B37 210

В37 210

Е. САГОВСКІЙ.

Подготовка второй „Цусимы".

(ДОКЛАДЪ ЧИТАННЫЙ ВЪ РУССКОМЪ СОБРАНІИ 14 НОЯБРЯ И 5 ДЕКАБРЯ 1907 Г.)

СОДЕРЖАНІЕ:

1. Необходимость для членовъ нашихъ представительныхъ учрежденій полной освѣдомленности о состояніи нашего флота въ духовномъ и матеріальномъ отношеніи. — 2. Послѣдствія незнакомства Россіи съ жизнью своего флота. — 3. Теперешнее «обновленіе» флота съ точки зрѣнія дѣйствительности морской обороны Россіи. Эпизодъ съ Виккерсомъ.—4. Балтійскій заводъ и Морской Технический Комитетъ.—5. Личный офицерскій составъ нашего флота и причины его неудовлетворительности.—6. «Цусима», какъ показатель возможности духовнаго возрожденія.—7. О матросскихъ мятежахъ.—8. *Ни ломанаго гроша теперь на постройку броненосцевъ, а въ особенности иностраннаго типа!*—9. Дѣйствительное возрожденіе русскаго флота.

Цѣна 75 коп.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Спб. Градонач., Изм. п., 8-я р., д. № 20 б.
1908.

Е. САГОВСКІЙ.

Подготовка второй „Цусимы".

(ДОКЛАДЪ ЧИТАННЫЙ ВЪ РУССКОМЪ СОБРАНІИ 14 НОЯБРЯ И 5 ДЕКАБРЯ 1907 Г.)

СОДЕРЖАНІЕ:

1. Необходимость для членовъ нашихъ представительныхъ учрежденій полной освѣдомленности о состояніи нашего флота въ духовномъ и матеріальномъ отношеніи. — 2. Послѣдствія незнакомства Россіи съ жизнью своего флота. — 3. Теперешнее «обновленіе» флота съ точки зрѣнія дѣйствительности морской обороны Россіи. Эпизодъ съ Виккерсомъ.—4. Балтійскій заводъ и Морской Технический Комитетъ.—5. Личный офицерскій составъ нашего флота и причины его неудовлетворительности.—6. «Цусима», какъ показатель возможности духовнаго возрожденія.—7. О матросскихъ мятежахъ.—8. *Ни ломанаго гроша теперь на постройку броненосцевъ, а въ особенности иностраннаго типа!*—9. Дѣйствительное возрожденіе русскаго флота.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Спб. Градонач., Изм. п., 8-я р., д. № 20 б.
1908.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
702798

„Нравственный долгъ передъ Родиной обязываетъ всѣхъ чиновъ флота и морскаго вѣдомства разобраться въ нашихъ ошибкахъ“.

ВЫСОЧАЙШІЙ Рескриптъ, данный на имя Морскаго Министра 29-го іюня 1905 г.

Подготовка второй „Цусимы".

Объединившись въ 3 й Государственной Думѣ, русскіе патріоты могутъ образовать мощный кулакъ для немедленнаго и безпощаднаго сокрушенія всего, что будетъ замышляться хотя-бы и въ самомалѣйшій вредъ *Православной Вѣрѣ*, *Самодержавному Царю* и *Русскому народу*.

Но, чтобы кулакъ могъ разить вѣрно, необходима воля, *просвѣщенная сознаніемъ*, для направленія его.

По большинству вопросовъ государственнаго строительства среди патріотическаго крыла Государственной Думы имѣются солидные знатоки, такъ что вѣрное направленіе «кулака» для отраженія большинства нападокъ на *счастье*, *покой* и *величіе* Россіи можно считать обезпеченнымъ.

Остается лишь одинъ вопросъ и вопросъ, какъ всякій согласится, первостепеннѣйшей государственной важности, по которому патріотическое крыло Государственной Думы является почти невооруженнымъ. Вопросъ этотъ есть **внѣшняя оборона Россіи**, распадающаяся на двѣ отрасли: *оборону сухопутную* и *оборону морскую*.

Мало освѣдомленные въ этомъ вопросѣ депутаты, естественно, не будутъ въ состояніи успѣшно бороться въ Государственной Думѣ по поводу того, или иного его разрѣшенія. Скажу даже больше—они иной разъ могутъ прямо и не разобрать, когда вопросъ этотъ въ Думѣ искусно направится къ *завѣдомо-невѣрному* разрѣшенію безпринципными «министерскими софистами», или *депутатами—«товарищами»* изъ шабесгоевъ русскаго «освободительнаго» движенія т. е. компаніей, что будутъ искусно инспирировать тѣ масс о ны, о которыхъ не разъ уже говорилось въ стѣнахъ Русскаго Собранія и первѣйшею цѣлью которыхъ всегда было, есть и будетъ—*сокрушить военную мощь Россіи*, благодаря наличности которой до сихъ поръ въ прахъ разсыпаются всѣ по-

пытки подчиненія величайшей въ мірѣ державы талмудическому игу.

Къ сожалѣнію, и среди членовъ организацій единомышленныхъ патріотическому крылу Государственной Думы очень мало знакомыхъ въ подробностяхъ съ вопросомъ о внѣшней оборонѣ Россіи и совсѣмъ почти нѣтъ умѣющихъ, *во благо Россіи, ея Царя и народа*, разбираться въ частностяхъ организованія морской обороны нашего Отечества.

Флотъ, морское дѣло и все, что сюда относится, всегда были предметомъ мало знакомымъ русскому обществу, которое только потому и легко было убѣдить въ такомъ, напр., вздорѣ, что «*Россія* (длина береговой линіи которой, въ европейской лишь ея части, составляетъ 68% всей границы *) *есть страна континентальная, а потому и населеніе ея не имѣетъ никакой, якобы, склонности къ морю и морской дѣятельности*», почему единственно столь и неудачными являлись всѣ попытки наши использовать морскую силу нашу во время войнъ: Севастопольской, Турецкой и Японской.

При этомъ говорящіе такъ совершенно умалчиваютъ, какъ о разгромѣ, 18 ноября 1853 г., турецкаго флота Нахимовымъ при Синопѣ, такъ и о томъ, что исключительно появленіе, въ 1878 г., англійской броненосной эскадры у Принцевыхъ острововъ заставило насъ оборвать разгромъ Турецкой Имперіи почти подъ стѣнами Константинополя и отправиться въ Берлинъ за полученіемъ мирнаго статута изъ *еврейскихъ* рукъ британскаго премьера Д'Израэли, диктовавшаго побѣдительницѣ Россіи условія мирнаго договора съ побѣжденной ею Турціей.

Умалчивается также и о томъ, что Японія, съ 1895 года ревностно увеличивавшая *во всѣхъ отношеніяхъ* свои морскія силы, только потому и начала съ Россіей войну въ 1904 году, что къ этому времени для нея уже вполнѣ опредѣленно выяснилось, что *на морѣ она Россію непремѣнно побѣдитъ* т. е. обезпечитъ себѣ быстрый подвозъ на сухопутный театръ войны того, что такъ медленно доставлялось въ Маньчжурію изъ Европейской Россіи по одноколейной Сибирской дорогѣ, на охраненіе которой приходилось къ тому-же

*) Длина пограничной линіи Европейской Россіи равняется приблизительно, 29583 верст., изъ которыхъ на долю морей и океановъ приходится, приблизительно 19990 верстъ.

отдѣлять значительныя силы и все время жаться къ этой дорогѣ во время развитія военныхъ операцій.

Будь въ 1904 году у насъ въ Тихомъ океанѣ *дѣйствительно боевой* флотъ, а не та *жалкая фикція*, объ истинной цѣнности которой и не подозрѣвало русское общество, но объ чемъ были отлично освѣдомлены наши враги-Японія никогда съ нами и войны не начала-бы, а, если-бы и начала, то потерпѣла-бы такое-же крушеніе, которое ей подготовляютъ теперь ея друзья-англичане американскими руками.

Въ томъ-то и заключается смыслъ обладанія *дѣйствительно-боевымъ* флотомъ, что это даетъ возможность *гораздо скорѣе* отстоять вооруженной рукою интересы государства, чѣмъ то физически возможно для арміи.

Духовная владычица міра-Англія-всегда отлично понимала этотъ гипнозъ боевого флота, потому-то такъ она и развиваетъ его у себя. Потому-то такъ и старается уничтожить его у другихъ (обычно чужими руками). Потому-то она и истребляла его у насъ каждый разъ, какъ только являлась хоть тѣнь подозрѣнія въ невыгодномъ для Великобританіи развитіи русскихъ морскихъ силъ.

Благодаря незнакомству русскаго общества съ русскимъ флотомъ и его жизнью, жизнь эта протекала втихомолку, лишь по временамъ даря насъ-то усладительными картинами военно-морскихъ торжествъ «Гулонъ-Кронштадтъ»; то грандіознымъ видомъ Балтійскаго флота, выстроеннаго, въ числѣ нѣсколькихъ десятковъ вымпеловъ, на Ревельскомъ рейдѣ, подъ командою Августѣйшаго Генералъ-Адмирала, для встрѣчи Германскаго Императора, скромно пришедшаго на Своей яхтѣ, подъ конвоемъ лишь одного небольшого крейсера; то—«Цусимой» со всѣмъ ея горемъ и грязью; то, наконецъ, матросскими бунтами, волною прокатившимися рѣшительно по всѣмъ военнымъ портамъ и многимъ судамъ, во время которыхъ, предводительствуемые даже жидовками, озвѣрѣлые матросы топили въ крови своихъ братьевъ и начальниковъ тѣ остатки *чести Андреевскаго флага*, которые уцѣлѣли послѣ экспериментовъ Небогатова, Рожественскаго, Энквиста, Вирена и, имъ подобныхъ, «флотоводцевъ».

Все это совершалось, повторяю, *единственно* и *исключительно*, потому, что Россія не знала свой флотъ и не интересовалась имъ, *чѣмъ и воспользовались*, заодно ужъ и вписавъ

въ исторію флота русскаго такія страницы позора и горя, которыхъ не въ состояніи смыть даже вся кровь тѣхъ вольныхъ и невольныхъ измѣнниковъ и предателей, благодаря дѣйствіямъ которыхъ заполнились эти страницы.

Роль, сыгранная флотомъ нашимъ въ послѣднюю войну, немного пріоткрыла глаза русскому обществу: поднялся шумъ, запестрѣли столбцы газетъ злобными и обличительными статьями, кое-кто вышелъ въ отставку, нѣкоторые попали подъ снисходительный судъ.

А затѣмъ... опять позабыло общество флотъ русскій, увлеченное къ тому-же новой забавой-*политической игрой*, да скандаломъ, арранжированнымъ жидами, извѣстнымъ подъ именемъ «освободительнаго движенія». Какъ поганки послѣ дождя повыскакали Витте, Милюковы, Вунаверы Хрусталевы-Гессены, Шмидты, Пергаменты, Ка-деты, Бундисты и прочіе «сознательные» и давай обработывать простодушную русскую публику, которая, что называется, въ конецъ одурѣла, совсѣмъ позабывъ и шпицъ адмиралтейскій, гордо возвышающійся въ концѣ Невскаго, да и тѣхъ, кто подъ нимъ засѣдали.

Зато «засѣдавшіе» не дремали и, *что* имъ было надо-отнюдь того не забывали.

Произведя легонькую перетасовку, распредѣливъ роли немножко по новому, принялись, подъ шумокъ, за «*обновленіе*» *флота*.

Въ 1905 году уплатила Россія за это «обновленіе» 27 милліоновъ; въ 1906 г.—37 милліоновъ. Сошло благополучно: Ну и повели теперь разговоръ о постройкѣ флота *сразу цѣлыми эскадрами*, на предметъ чего и собираются внести въ Государственную Думу предложеніе объ ассигнованіи кредитовъ чуть не въ $1^1/_2$ милліарда.

«Обновленіе» флота быстрымъ темпомъ повели сразу по тремъ направленіямъ: *заказываніе*, *превращеніе* и *сдача къ порту* (т. е. въ негодность).—

Прикрывшись примѣромъ Англіи и Германіи, сдающихъ къ порту устарѣвшія въ боевомъ смыслѣ суда, наши «обновители», наряду съ десяткомъ мониторовъ и другихъ, дѣйствительно старыхъ судовъ, предназначили къ сдачѣ «Африку» и, вполнѣ исправный, милліонный крейсеръ «Память-Азова»-противъ уничтоженія котораго недавно еще горячо протестовалъ въ «Новомъ Времени» одинъ изъ офицеровъ, хорошо

знающій это судно, которое, если и не годно для современнаго боя, то долго еще можетъ прослужить въ качествѣ учебнаго корабля.

Пріемъ «превращенія» практикуется, напр., въ слѣдующей формѣ. Существуетъ у насъ съ 1872 года мониторъ «Петръ Великій». Умудрившись опытомъ Цусимскаго побоища, наши «обновители» придѣлали къ этому монитору, въ буквальномъ смыслѣ *картонные* борта и вышелъ современный *боевой корабль*, который уплативъ Балтійскому заводу полновѣсную сумму, и опредѣлили въ артиллерійскій отрядъ для назиданія обучающихся въ веденіи современнаго артиллерійскаго боя. Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что этотъ «старичекъ» и въ юные-то годы жизни своей не ходилъ болѣе 13 узловъ. Теперь же 20-узловая скорость считается малой для броненосцевъ, не говоря уже о судахъ другихъ типовъ.

О нашихъ заграничныхъ заказахъ кое-что уже проникло въ печать, не смотря на всѣ старанія скрыть сообщаемые факты. Какъ извѣстно, заграницей заказаны два броненосныхъ крейсера—«Рюрикъ» (въ Англіи на верфи «Виккерсъ и Максимъ») и «Адмиралъ-Макаровъ» (во Франціи). Я не буду утомлять ваше вниманіе детальнымъ разборомъ *боевого смысла* этихъ судовъ, но остановлюсь лишь на одной подробности, наличность которой буквально въ нуль сводитъ эти суда въ качествѣ боевыхъ единицъ.

Дѣло въ томъ, что для судовъ этого типа с к о р о с т ь х о д а является доминирующимъ условіемъ, въ силу чего мы и видимъ въ Англіи подобные крейсера типа «Drake» (постройки 1901 года) со скоростью 23 узла, между которыми имѣется крейсеръ «Essex» даже со скоростью въ 24,2 узла. Послѣднимъ типомъ броненоснаго крейсера въ Великобританіи является классъ «Indomitable» со скоростью 25 узловъ. Японія, во время войны съ нами, уже имѣла броненосный крейсеръ «Токива» со скоростью 22,7 узла, а всѣ остальныя суда этого типа—со скоростью 21 узелъ. Теперь-же и въ Японіи строятся крейсера со скоростью 25 узловъ.

Наши же „Рюрикъ“ и „Адмиралъ Макаровъ“ заказаны со скоростью *въ 21 узелъ*, причемъ, какъ не замалчивался этотъ фактъ, но уже положительно извѣстно, что „Рюрикъ“ до сихъ поръ, на всѣхъ пробахъ, и этой, 21-узловой, скорости нормально дать не могъ. Чтобы оцѣнить какъ слѣдуетъ этотъ

фактъ, надо принять во вниманіе, что не существуетъ такого пріема (*до взятокъ включительно*), который не практиковали-бы заводчики для полученія фиктивной скорости.

И, если, при всѣхъ этихъ ухищреніяхъ, все-таки не могутъ добиться отъ „Рюрика“ контрактной скорости, то можете-же себѣ представить, сколько эта несчастная посудина будетъ ходить въ дѣйствительности, особенно попавъ въ руки нашихъ „механиковъ-цензовиковъ“, да современныхъ „ученыхъ“ машинистовъ.

Чего слѣдуетъ ожидать отъ „Рюрика“, можно судить по выстроенному въ Америкѣ «Варягу», про который его бывшій командиръ В. Ф. Рудневъ печатно теперь говоритъ, въ «Русской Старинѣ» слѣдующее:

„Для правильнаго взгляда на участіе въ бою крейсера „Варягъ“, необходимо прежде всего имѣть въ виду, что это новое судно, вслѣдствіе негодности подшипниковъ, вмѣсто слѣдуемыхъ 23 узловъ, могло дать на испытаніяхъ въ концѣ 1903 г. всего только 14“ *).

Обществу быть можетъ и неизвѣстно, что наше «отечественное» судостроеніе есть ничто иное, какъ, либо рабская, и притомъ неудачная, копировка иностранныхъ чертежей, либо такое остроумное ихъ варьированіе, какое представляли «*кувыркъ-броненосцы*» «Императоръ Александръ III», «Бородино», «Орелъ» и, оставшаяся у насъ, «Слава»—выстроенные по французскому чертежу броненосца „Цесаревичъ“ *измѣненному* нашимъ Морскимъ Техническимъ Комитетомъ.

Къ слову сказать, что столь унизительный для страны порядокъ вещей укоренился отнюдь не въ силу того, что у насъ не было людей, способныхъ создать самобытные типы судовъ, наиболѣе подходящихъ къ нашимъ условіямъ.

Высказанная, въ 1876 году, инженеромъ *П. Ф. Кузьминскимъ* идея „тетраэдричнаго“ судна, запатентованная, въ 1895 г., судостроителемъ германскаго военнаго флота О. Кречмеромъ, грозитъ теперь произвести буквально переворотъ въ судостроеніи, особенно послѣ колоссальнаго успѣха трениръ-парохода Майнцкаго Гребнаго О-ва „Moguntia“ и моторной лодки „Martini III“, выстроенныхъ цюрихскимъ инженеромъ Рейтцъ по „тетраэдричному“ принципу.

*) См. Морской Сборникъ 1907 г. № 10.—Библіографія.—Стр. 2.

Идея „уширеннаго“ судна, творецъ которой, русскій корабельный инженеръ *Э. Е. Гуляевъ* уже не одинъ годъ безплодно настаиваетъ на постройкѣ броненосца по проекту, разработанному имъ по этой идеѣ—въ восторгъ привела англичанъ, которые, если и не строятъ у себя судовъ по этому чертежу, то на томъ именно основаніи, въ силу котораго англійскій премьеръ-министръ Питтъ отказалъ, 100 лѣтъ тому назадъ, пріобрѣсти у Фультона чертежи его подводной лодки, не смотря на то, что изобрѣтатель, въ присутствіи Питта, производилъ разнообразныя эволюціи на своей подводной лодкѣ, оставаясь между прочимъ въ ней $1^1/_2$ часа подъ водой.

„Ваше изобрѣтеніе прекрасно“,—сказалъ Питтъ Фультону, „но я никогда не введу его въ Великобританіи, такъ какъ оно тотчасъ-же очутится и у иностранцевъ, которые, вы, вѣдь, это знаете, *очень чутко прислушиваются къ нашему мнѣнію по морскимъ вопросамъ*. А что-же станется тогда съ нашимъ надводнымъ флотомъ“?

Такъ вотъ, не желая терять свой существующій гигантскій флотъ, который въ нуль сводитъ примѣненіе идеи Гуляева, англичане и не строятъ у себя судовъ по его чертежамъ, а имъ подражаютъ и остальныя державы.

Обезъянничая съ иностранцевъ, у насъ, по типу французскаго «Адмирала-Макарова», строятъ въ Петербургѣ, въ Новомъ-Адмиралтействѣ, «Палладу» и «Баянъ», причемъ всѣ эти три судна, если можно такъ выразиться, *вдвое абсурднѣе*, чѣмъ даже «Рюрикъ».

Если мы прослѣдимъ постройку броненосныхъ крейсеровъ въ Англіи съ 1901 года, то увидимъ, что водоизмѣщеніе (величина) этихъ судовъ все время возрастаетъ. Начавшись въ 1901 г., крейсерами типа «Kent» въ 9800 тоннъ (тонна — 62 пуда), Англія дошла уже теперь до 17250 тоннъ (типъ «Indomitable»).—Японія, уже во время войны съ нами, имѣла броненосные крейсера въ 9800 тоннъ («Ивате», «Идзумо»), а теперь строитъ у себя крейсеръ въ 18650 тоннъ.

Постоянное возростаніе водоизмѣщенія крейсеровъ объясняется желаніемъ придать имъ наибольшую, какъ говорятъ „автономность“ т. е способность оставаться въ морѣ возможно большій срокъ безъ захода въ порта для пополненія запасовъ, главнымъ образомъ *топлива*.

Благодаря подобной «автономности», крейсера могутъ совершать набѣги (преимущественно на торговыя и транспортныя суда непріятеля) вдали отъ своихъ портовъ и долго находиться въ морѣ, подкарауливая врага. Благодаря большой скорости и значительному радіусу дѣйствія, н е б о л ь ш о е количество подобныхъ крейсеровъ можетъ держать въ страхѣ г р о м а д н ы й водный раіонъ, гдѣ они способны сдѣлать не мало зла врагу, оставаясь сами неуловимыми, ибо розыскать въ океанѣ судно, быстро мѣняющее свое мѣсто, чрезвычайно трудно.

Насколько страшными во время войны могутъ быть подобные крейсера, доказывается той паникой, которую производило каждое появленіе нашихъ „Громобоя“, „Рюрика“ и „Россіи“ въ раіонѣ движенія японскихъ транспортовъ и военно-контрабандныхъ судовъ.

Насколько успѣшными могутъ быть крейсерскія операціи, доказывается не однимъ милліономъ іенъ (іена—2 рубля) убытка, причиненнаго японцамъ владивостокскимъ крейсерскимъ отрядомъ, даже при удивительной безтолковости использованія этого отряда, безтолковости, закончившейся, какъ извѣстно, совершенно напрасной, хотя и высоко-геройской, гибелью „Рюрика“.

А, какъ трудно поймать крейсеръ въ океанѣ, доказала послѣдняя война, когда японская чернь разрушила домъ адмирала Камимуры за то, что онъ не могъ уничтожить наши крейсера даже въ тѣхъ узкостяхъ, куда они, словно нарочно, совались. Извѣстенъ же случай, когда, благодаря туману, крейсера наши однажды прямо мимо носа проскочили у японскаго адмирала.

Англичане сразу поняли смыслъ быстроходныхъ крейсеровъ большаго водоизмѣщенія, какъ вѣрно понималъ это у насъ еще и до англичанъ покойный *М. И. Казн,* горячо ратовавшій за постройку у насъ автономнаго крейсерскаго флота. Вѣрно понимавшіе это дѣло англичане, высоко патріотически относящіеся всегда къ прогрессу своего флота-любимца и гордости всей націи — слѣдили за постройкой крейсеровъ особенно у насъ. Насколько интенсивнымъ было это выслѣживаніе, видно изъ того, что, едва у насъ появился, въ 1894 году, «Рюрикъ» съ водоизмѣщеніемъ въ 11000 тоннъ и скоростью около 19 узловъ—англичане на слѣдующій же

годъ отвѣтили выпускомъ двухъ крейсеровъ „Powerful“ и «Terrible», водоизмѣщеніемъ каждый въ 14000 тоннъ и скоростью въ 22 узла.

Къ 1900 году Англія имѣла уже 10 крейсеровъ 1-го ранга съ минимальнымъ водоизмѣщеніемъ 12000 тоннъ и скоростью въ 21 узелъ, въ то время, какъ у насъ ихъ было всего три, съ минимальнымъ водоизмѣщеніемъ въ 11000 тоннъ и максимальною скоростью 20 узловъ. Съ этого же года Англія перешла на постройку дѣйствительно броненосныхъ крейсеровъ, которыхъ имѣетъ въ настоящее время 32, а мы такъ и остались при „Громобоѣ“, „Рюрикѣ“ и „Россіи“, причемъ у двухъ послѣднихъ не была прикрыта бронею *ни одна* пушка, за что они и поплатились 1-го августа 1904 года. Мы, впрочемъ, заказали, въ 1900 году во Франціи броненосный крейсеръ «Баянъ» (такъ геройски дравшійся въ японскую войну и теперь составляющій собственность японцевъ), но всего въ 7726 тоннъ при скорости въ 21 узелъ.

По этому одному уже видно, какъ безтолково и непатріотично выполнялась у насъ судостроительная программа до войны. Но и послѣ позора этой войны у насъ ничуть не образумились: заказавъ новый „Рюрикъ“ съ современнымъ водоизмѣщеніемъ, но не современной скоростью, эту-же несовременную скорость оставили и для «Адмирала-Макарова», «Паллады» и «Баяна», взявъ при этомъ для нихъ водоизмѣщеніе вдвое меньше современнаго (7887 тоннъ). — Ну не правъ-ли я былъ, назвавъ наши новые «Баяны» *вдвойнѣ абсурдными* крейсерами?

Столь же остроумными, если не больше, проявили себя «обновители» нашего флота и при постройкѣ *эскадренныхъ броненосцевъ*.

Оставляя въ сторонѣ «Іоанна Златоуста», какъ принадлежащаго къ составу черноморскаго флота, пользованіе которымъ, во время войны, намъ пока «строжайше воспрещено», остановимся на броненосцахъ флота Балтійскаго, единственно съ которымъ намъ и придется оперировать противъ будущаго врага.

За окончаніемъ «Андрея Первозваннаго» и «Павла I» у насъ въ Балтійскомъ флотѣ будетъ пять *эскадренныхъ* броненосцевъ (два вышеназванныхъ, „Императоръ Александръ

II", „Цесаревичъ" и «Слава») и всѣ пять р а з л и ч н ы х ъ по водоизмѣщенію, скорости и т. д., съ машинами, притомъ, устарѣвшаго типа, какъ стары, впрочемъ, и машины на всѣхъ судахъ нашего „обновленнаго" флота.

Урокъ пользы строгой практической однотипности судовъ одной категоріи, столь жестоко преподанный японцами боровшимся съ ними русскимъ морякамъ, никакого впечатлѣнія не произвелъ на „обновителей" нашего флота, благополучно всю войну просидѣвшихъ въ Петербургѣ. да и порохъ-то вообще нюхавшихъ лишь при салютахъ, на артиллерійскомъ полигонѣ, да на учебной стрѣльбѣ.

По ихъ глубокому убѣжденію, главная ихъ миссія состоитъ во всемѣрномъ заказываніи. Вѣдаться-же съ результатами этого «заказыванія» они великодушно предоставляютъ другимъ. *Позоръ же и горе Россіи трогаютъ этихъ господъ весьма мало.*

Сплавивши *безнаказанно для себя*, японцамъ, да и въ Цусимскія воды почти всю ту «мѣшанину», которую они, подъ именемъ „русскаго флота», настряпали на сотни милліоновъ, по грошамъ—вѣдь—собранныхъ съ полунищаго народа, «обновители» и теперь намѣреваются продолжать въ томъ-же духѣ, но въ масштабѣ еще болѣе грандіозномъ.

Я уже упоминалъ, что пять современныхъ *эскадренныхъ* броненосцевъ Балтійскаго флота представляютъ пять р а з л и ч н ы х ъ судовъ т. е. окрошку, изъ которой никто и никогда не ухитрится составить *дѣйствительно боевой* эскадры.

Надо еще принять во вниманіе, что пока почти половина этой эскадры («Андрей Первозванный» и «Павелъ I») представляютъ лишь металлическія барки, которыя будутъ превращены въ броненосцы, самое скорое, черезъ 2 года т. е. когда въ *дѣйствительно боевомъ* смыслѣ потеряютъ всякое значеніе.

Но неунывающіе «обновители» мечтаютъ пополнить эту разношерстную компанію еще парочкой—другой «Dreadnought»'овъ — отпусти лишь Государственная Дума имъ милліоновъ побольше. Слѣдуетъ замѣтить, что англійскій броненосецъ «Dreadnought» абсолютно ни въ какомъ отношеніи не подходитъ къ вышеназваннымъ пяти нашимъ броненосцамъ. Кромѣ того у насъ всегда какъ-то такъ выходило,

что строятъ, напр. два завода суда по *одному* чертежу, а въ результатѣ корабли получаются *разные*.

Такъ что, по прибавкѣ парочки—другой «Dreadnought»'овъ будущему флодоводцу достанется эскадра еще попестрѣе той, съ которой ходилъ Рожественскій «утверждать господство наше на водахъ Дальняго Востока».

Кромѣ того относительно пополненія флота броненосцами именно типа «Dreadnought» необходимо имѣть въ виду слѣдующее.

Для насъ отъ Кронштадта до Владивостока не обладающихъ ни одной собственной базой, *минимальнѣйшее расходованіе топлива* представляетъ наиглавнѣйшее условіе успѣшности операцій нашего боевого флота. За игнорированіе этой подробности эскадра Рожественскаго поплатилась адски-труднымъ переходомъ и гибелью большинства броненосцевъ, броня которыхъ оказалась, къ моменту боя, скрытою подъ водой вслѣдствіе перегрузки судовъ углемъ по приказу адмирала, *все время боявшагося* остаться безъ этого необходимаго матеріала для дѣйствія машинъ.

Казалось-бы, что при «обновленіи» нашего флота слѣдовало принять во вниманіе этотъ жестокій урокъ и позаботиться новыя суда снабдить механизмами, по возможности менѣе расходующими топлива, *тѣмъ болѣе, что современная техника подобные механизмы уже выработала*. На самомъ же дѣлѣ наши будущіе броненосцы предполагается снабдить такими же механизмами, какъ у «Dreadnought» т. е. паротурбинами Парсонса, даже не выждавъ тѣхъ результатовъ, какіе дадутъ турбины эти на англійскомъ броненосцѣ.

Изъ тщательныхъ сравнительныхъ опытовъ, произведенныхъ за послѣднее время въ Англіи и Германіи надъ пароходами: «Antrim», «Donegal», «Manxman» и «Londonderri», крейсерами: «Amethyst», «Sapphire», «Topaze», «Hamburg» и «Lubeck», а также надъ нѣсколькими миноносцами—вполнѣ точно и опредѣленно выяснилось что:

1) при скоростяхъ болѣе 14 узловъ паротурбины, въ смыслѣ полезнаго дѣйствія лишь на 1%, а въ смыслѣ использованія теплоты угля лишь на 3% выгоднѣе машинъ обычнаго типа.

2) при скоростяхъ же ниже 14 узловъ машины обыч-

наго типа являются гораздо болѣе выгодными, чѣмъ паротурбины.

Правильность этихъ выводовъ подтверждается такими авторитетами, какъ самъ Parsons, Sonkey, B. Wislon и J. E. Thornycroft.

Помимо этого, на съѣздѣ „Общества Германскихъ Инженеровъ", въ 1903 г., профессоръ Linde строго-научно, но вмѣстѣ съ тѣмъ и весьма убѣдительно, доказалъ, невыгодность, въ смыслѣ расходованія топлива, снабжать суда *чисто-турбинными* установками. Въ 1904 г., въ журналѣ „Института Морскихъ Судостроителей" профессоръ A. Rateau (солидный спеціалистъ по паротурбинамъ) подтвердилъ справедливость вышесказаннаго. При этомъ оба профессора предложили и выходъ изъ создавшагося положенія, практическая примѣнимость котораго была доказана инженеръ-докторомъ H. Föttinger, разработавшимъ проектъ машинной установки въ 2500 силъ именно на этомъ принципѣ, совмѣщающемъ достоинства, какъ паротурбинъ, такъ и прежнихъ машинъ.

Словъ нѣтъ, паротурбины обладаютъ многими безспорными достоинствами, дѣлающими двигатели этого рода весьма желательными для *быстроходныхъ* коммерческихъ пароходовъ и отчасти для боевыхъ судовъ. Но большой расходъ ими топлива при малыхъ ходахъ покрываетъ всѣ эти достоинства именно въ примѣненіи къ судамъ боевымъ, которыя большую часть военнаго времени движутся малымъ ходомъ, съ, такъ называемой, «экономической» скоростью (при которой онѣ могутъ пройти наибольшее разстояніе съ имѣемымъ запасомъ угля), и лишь во время боя, погони, или ретирады развиваютъ полный ходъ.

Отсюда понятно, что ужъ намъ-то, *зная вышепоясненныя свойства паротурбинъ*, ни въ коемъ случаѣ не слѣдовало-бы снабжать исключительно ими нашъ «обновляемый» флотъ, тѣмъ болѣе, повторяю, что техника располагаетъ и способами болѣе раціональнаго рѣшенія этого вопроса.

Если англичане полагаютъ, какъ говорятъ, снабжать, начиная съ „Dreadnought" паротурбинами свой боевой флотъ, то это и вполнѣ объяснимо: имѣя повсюду на земномъ шарѣ собственныя, прекрасно оборудованныя, угольныя станціи, они совершенно не имѣютъ надобности настолько

стѣсняться въ расходованіи угля, чтобы приносить въ жертву скорость движенія и упускать случай использовать преимущества паротурбинъ именно на быстромъ ходу.

Кромѣ того, надо замѣтить, что условія службы машины на суднѣ коммерческомъ и на суднѣ военномъ глубоко различны и нельзя во флотѣ боевомъ увлекаться тою, или иной машиною только потому, что она даетъ прекрасные результаты во флотѣ торговомъ.

Справедливость этого вполнѣ познали на «Dreadnought'ѣ» и англичане, первые, въ лицѣ пароходнаго Общества «Allan-Line», имѣвшіе смѣлость рѣшительно поставить вопросъ о паротурбинахъ въ коммерческомъ флотѣ и доведшіе его тамъ до рѣшенія въ такомъ гигантскомъ масштабѣ, какой видимъ мы на «Lusitania» и «Mauretania»-пассажирскихъ пароходахъ по 40000 (почти) тоннъ водоизмѣщенія, съ турбинами по 75000 силъ и ходящихъ 25 узловъ.

Хотя результаты испытаній "Dreadnought" и держатся въ большомъ секретѣ, но повседневная англійская печать все-таки имѣла возможность отмѣтить фактъ, что, вслѣдствіе духоты и высокой температуры машинныхъ отдѣленій, команда не могла оставаться тамъ болѣе часу, не падая въ обморокъ. Сказанное вполнѣ и будетъ понятно, если принять въ соображеніе, что и теперь въ машинныхъ отдѣленіяхъ боевыхъ судовъ, гораздо болѣе просторныхъ, чѣмъ на «Dreadnought» и имѣющихъ всѣ горячія части расположенными высоко надъ людьми, температура доходитъ до 50° Р., повышаясь чуть не до 70° Р. во время боя, благодаря закупориванію отдѣленій и ударамъ о борта снарядовъ, развивающихъ при этомъ громадное количество теплоты.

Можно себѣ вообразить, что будутъ представлять собою, во время боя, машинныя отдѣленія «Dreadnought'а, минимумъ вдвое болѣе низкія, чѣмъ машинныя отдѣленія теперешнихъ судовъ, съ раскаленными турбинами и ихъ гигантскими паровыми трубами, приходящимися на высотѣ человѣческаго роста.

Такъ вотъ какими кораблями предполагаютъ наградить «обновители» русскій *морской*, боевой флотъ.

Защиту нашей границы по Амуру предположено выполнить посредствомъ *канонерскихъ лодокъ*, имѣющихъ опе-

рировать по нижнему, среднему и верхнему теченію этой рѣки.

Не смотря на то, что по правому берегу Амура китайцы собираются строить современные форты съ сильными орудіями и разработываютъ дороги для подвоза, въ случаѣ надобности, самой крупной артиллеріи, всѣ наши канонерскія лодки будутъ *небронированными,* за исключеніемъ «Манчжура», снабженнаго броневой палубой въ $^3/_8$ дюйма т. е. прикрытіемъ, вздорность котораго и доказывать не приходится.

Въ соотвѣтствіе съ прикрытіемъ снабжены лодки эти и артиллеріей, приличной развѣ для эскадренныхъ миноносцевъ, но отнюдь не для борьбы съ крѣпостями и судами

Короче говоря, при первой-же попыткѣ защитить Амуръ, эти бутафорскія посудины очутятся на днѣ, гдѣ и будетъ погребенъ тотъ не одинъ десятокъ милліоновъ который стоитъ Россіи это остроуміе «обновителей» ея флота.

Но дѣло представится еще болѣе безотраднымъ, когда мы познакомимся съ двигательными механизмами этихъ лодокъ.

На лодкахъ нижняго теченія Амура предположено установить обыкновенныя машины съ *весьма неэкономичными,* въ смыслѣ расходованія топлива, водотрубными котлами Белльвилля, причемъ выполненіе всего машиннаго оборудованія сдано Невскому заводу.

Вотъ что пишетъ капитанъ I-го ранга Бубновъ, которому въ Портъ-Артурѣ пришлось близко познакомиться съ механизмами 12 миноносцевъ постройки Невскаго завода:

«Большинство ихъ не удовлетворяло по скорости контрактнымъ условіямъ, да и вообще они были рыночной работы... Миноносцы Невскаго завода имѣли столь ненадежныя машины, что за исправность ихъ нельзя было ручаться, и это часто подтверждалось на дѣлѣ. *)

Не забудьте, что лодкамъ этими весьма легко можетъ случиться и въ морѣ врага отражать: не даромъ-же лодки нижняго теченія Амура и называются въ официальныхъ спискахъ «мореходными» канонерскими лодками.

Канонерки средняго теченія Амура будутъ снабжены

*) См. «Морской Сборникъ».—1906 г.—№ 6.—Неоф. Отд. стр. 50—51.

турбинными двигателями, причемъ наибольшая скорость ихъ, по контракту, должна быть 11½ узловъ. Если припомнить, что выше было говорено о свойствѣ турбинныхъ двигателей является, при скоростяхъ меньшихъ 14 узловъ, болѣе невыгодными, въ смыслѣ расхода топлива, чѣмъ обыкновенныя машины, то приходится лишь удивляться желанію расходовать на этихъ лодкахъ больше, чѣмъ слѣдуетъ угля, который во время войны подвозить будетъ совсѣмъ не легко.

Но еще хуже обстоитъ дѣло съ лодками верхняго теченія. Тамъ рѣшено установить *двигатели Дизеля*, принадлежащіе къ типу машинъ, такъ называемаго „внутренняго сгоранія", которыя работаютъ безъ котла, но зато единственно и исключительно на подходящемъ для нихъ топливѣ: на другомъ топливѣ онѣ работать *не будутъ*, въ противоположность теперешнимъ машинамъ, котлы которыхъ можно, въ случаѣ надобности, топить *рѣшительно всѣмъ, что только можетъ горѣть*. Значитъ, разъ для двигателей Дизеля топлива почему нибудь не хватитъ, это значитъ — привязывай лодки къ берегу. Хотя и утверждаютъ, что двигатели Дизеля прекрасно работаютъ на нефти, но это весьма и весьма сомнительно: они хорошо работаютъ на высшихъ дериватахъ нефти: соляровомъ маслѣ и т. п. Но даже, если бы нефть для нихъ и вполнѣ годилась, то надо имѣть въ виду, что собственной нефти въ Сибири пока, вѣдь, ни фунта нѣтъ.

Кромѣ того, двигатели Дизеля, очень сложной и нѣжной конструкціи, принадлежатъ къ типу, съ которымъ у насъ во флотѣ практически *абсолютно никто* не знакомъ, такъ какъ не только у насъ, но и вообще нигдѣ въ боевыхъ флотахъ двигатели Дизеля не примѣняются (развѣ на маленькихъ шлюпкахъ, да подводныхъ лодкахъ) такъ какъ они не въ состояніи пока выполнять всѣхъ тѣхъ функцій, которыя требуются отъ машины боевого корабля.

Резюмируя все сказанное, видимъ, что лодки верхняго теченія Амура предполагается снабдить двигателями совершенно неподходящими для боевыхъ судовъ, каждый фунтъ топлива для которыхъ прійдется доставлять изъ Европейской Россіи.

Чтобы окончательно оцѣнить этотъ фактъ, прошу принять во вниманіе, что техника обладаетъ судовыми двигате-

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

лями устройства вполнѣ подходящаго къ тѣмъ условіямъ, при которыхъ прійдется работать амурскимъ лодкамъ; двигателями, дѣйствующими гораздо экономичнѣе паровыхъ машинъ и при томъ на углѣ *любого* качества, т. е. топливѣ, изобиліемъ котораго такъ богата Сибирь: назову хоть Сучанскія угольныя копи. Двигатели эти совершенно одинаковы по устройству съ паровыми машинами, такъ что личному составу и обучаться не прійдется управленію ими.

Въ этомъ направленіи инженеръ-механикомъ нашего флота *Шмидтомъ* сдѣлано недавно изобрѣтеніе, запатентированное во всемъ свѣтѣ, которое создаетъ буквально переворотъ въ дѣлѣ машинооборудованія боевыхъ судовъ и въ смыслѣ, при томъ, для нашихъ условій особенно благопріятномъ — въ отношеніи расхода топлива. Практичность этого изобрѣтенія вполнѣ доказана установкой машины и котла Шмидта на одной изъ старыхъ миноносокъ, на которой Товарищъ Морского Министра совершалъ недавно экскурсію по Невѣ и которая самостоятельно благополучно перешла изъ Петербурга въ Кронштадтъ. Около Шмидта теперь увиваются нѣмцы, американцы и англичане, а наши „обновители“ и вниманія не хотятъ обращать на прямо геніальное дѣло.

Очертивъ „идейное“, такъ сказать, содержаніе типовъ тѣхъ судовъ, которыми собираются „обновить“ нашъ флотъ, я ознакомлю теперь со *способами*, которыми намѣреваются приводить въ исполненіе эти идеи.

О неудачахъ постройки „Рюрика“ англійской фирмой „Виккерсъ и Максимъ“ было уже упомянуто. Но неудачи эти, главнымъ образомъ по части механизмовъ, не помѣшали нашимъ „обновителямъ“ внести 1-го ноября (въ третій разъ), въ Совѣтъ Министровъ записку, въ которой доказывается, что „въ интересахъ дѣла и будущности русскаго флота, не только желательно, но и необходимо“ передать фирмѣ „Виккерсъ и Максимъ“ постройку турбинъ (стоимостью около 6 милліоновъ рублей) для одного изъ проектированныхъ броненосцевъ, да заодно ужъ и весь броненосецъ цѣликомъ *).

Надо замѣтить, что проектъ этого броненосца, представленный фирмой „Виккерсъ“, въ боевомъ отношеніи крайне неудовлетворителенъ, хотя бы потому, что тамъ предполагается артиллерійское вооруженіе по схемѣ, благодаря ко-

*) См. «Новое Время», № 11373.

торой одинъ удачный непріятельскій выстрѣлъ сразу выводитъ изъ дѣйствія три 12-дюймовыхъ орудія, которыхъ на броненосцѣ будетъ всего 12 штукъ. Кромѣ того, фирма эта уже испортила намъ новаго „Рюрика“, да и сама никогда еще не строила тѣхъ паротурбинъ, которыя ей собираются заказать наши „обновители“.

Въ столь жаркомъ ходатайствѣ Морского Министерства за Виккерса интересна еще одна подробность: *исключительно за чертежи* броненосца, который *весь* будетъ стоить около 23 милліоновъ, Виккерсъ желаетъ получить *4 милліона рублей.* И наши „обновители“ находятъ это настолько естественнымъ, что упоминаютъ объ этомъ не только въ своемъ ходатайствѣ передъ Совѣтомъ Министровъ, но и въ сообщеніи Освѣдомительнаго Бюро отъ 13-го ноября *). Прямо не знаешь, чему здѣсь больше удивляться: либо полнѣйшей технической безграмотности ходатаевъ, либо развязности ихъ, разсчитанной на техническую неосвѣдомленность другихъ.

Морское Министерство этимъ лѣтомъ уже входило въ Совѣтъ Министровъ съ ходатайствомъ насчетъ облагодѣтельствованія англичанъ русскимъ золотомъ, но Совѣтъ Министровъ категорически высказался противъ этого, ссылаясь между прочимъ и на *Высочайше утвержденное* 18 февраля этого года постановленіе свое, которымъ ограничена передача правительственныхъ заказовъ иностранцамъ, разъ заказы эти могутъ быть исполнены русскими заводами.

Но ни воля Императора, ни категорическій отказъ Совѣта Министровъ не остановили, какъ видимъ, Морское Министерство отъ повторенія черезъ нѣсколько мѣсяцевъ своего ходатайства за англичанъ *въ прямой вредъ русскому народу,* какъ можете заключить изъ нижеслѣдующаго ходатайства Совѣта Съѣзда металлозаводчиковъ Сѣвера и Прибалтійскаго Края, съ которымъ Совѣтъ этотъ обратился къ Министру Торговли и Промышленности *на другой же день* послѣ внесенія нашими „обновителями“ въ Совѣтъ Министровъ своего предстательства за Виккерса.

Металлозаводчики говорятъ слѣдующее:

„Высочайше утвержденнымъ 18 февраля текущаго года постановленіемъ Совѣта Министровъ ограничена передача заказовъ за границу, разъ эти заказы могутъ быть исполнены

*) См. «Новое Время», № 11377.

русскими заводами. Совѣтъ съѣзда металлозаводчиковъ освѣдомленъ, что Морское Министерство принципіально согласилось на передачу англійской фирмѣ „Виккерсъ и Комп.“ заказа на постройку новаго броненосца, или, по крайней мѣрѣ, частей его. Фирма эта еще не изготовляла турбинныхъ двигателей и подготовлена къ исполненію ихъ ничуть не болѣе, чѣмъ крупные русскіе частные и казенные заводы, а потому никакихъ гарантій въ цѣлесообразности и совершенствѣ своихъ машинъ дать не можетъ. Проекты броненосцевъ новѣйшихъ типовъ могутъ быть изготовлены русскими судостроительными заводами, если имъ дадутъ точныя и ясныя заданія. Отечественные заводы вполнѣ подготовлены къ исполненію всѣхъ частей морскихъ судовъ самаго большаго типа и при томъ въ количествѣ, далеко превышающемъ самыя обширнѣйшія требованія морского вѣдомства, тѣмъ болѣе, что заводы уже затратили крупныя средства на оборудованіе своихъ мастерскихъ. Исполненіе одного только комплекта турбинныхъ двигателей, или предположеннаго къ постройкѣ броненосца, потребуетъ отъ машиностроительнаго завода затратъ на одну лишь рабочую силу свыше двухъ милліоновъ рублей и 4.000 рабочихъ. Слѣдовательно, передача заказа заграницу, независимо отъ ущерба, приносимаго отечественнымъ заводамъ, лишитъ насущнаго заработка нѣсколько тысячъ русскихъ рабочихъ, которые или перебиваются изо-дня въ день въ ожиданіи новой работы, или остаются совершенно безъ дѣла, увеличивая кадры голоднаго рабочаго пролетаріата“.

Теперь вы понимаете, *во что* обойдется Россіи симпатія нашихъ „обновителей“ къ англійскому судостроенію.

10-го ноября въ „Новомъ Времени“, подъ рубрикой *Вечерняя Хроника*, можно было прочитать слѣдующее:

„Принципіальное согласіе морского вѣдомства на передачу нѣкоторыхъ заказовъ по возобновленію флота англійскому заводу „Виккерсъ, Максимъ и К°“ вызвало протестъ со стороны представителей всевозможныхъ отраслей промышленности. Въ коммерческомъ мірѣ рѣшено подать по этому вопросу особую докладную записку въ Г. Совѣтъ и Г. Думу. „Совѣтъ съѣзда представителей промышленности и торговли“, не выжидая, когда коммерческій міръ приведетъ въ исполненіе свое намѣреніе, 9-го ноября, въ лицѣ

своего предсѣдателя Н. С. Авдакова, представилъ предсѣдателю Совѣта Министровъ П. А. Столыпину, министрамъ: финансовъ, торговли и промышленности, морскому и государственному контролеру ходатайство Совѣта Съѣзда о запрещеніи передавать заказы за границу. Въ этомъ ходатайствѣ указано, что русскіе судостроительные заводы по своей производительности вполнѣ въ настоящее время подготовлены къ исполненію заказовъ по возрожденію нашего военнаго флота. Болѣе этого, заводы могутъ представить теперь морскому вѣдомству проекты броненосцевъ новѣйшихъ, такихъ, какіе могутъ быть даны фирмами заграничными, если русскіе заводы будутъ поставлены въ одинаковыя условія съ иностранными судостроительными фирмами. При существующихъ обстоятельствахъ передача заказовъ заграничнымъ фирмамъ явилась бы актомъ несправедливости по отношенію къ отечественнымъ заводамъ, находящимся въ угнетенномъ положеніи. Если заводамъ не будутъ даны заказы морского вѣдомства, то развитіе нашего судостроенія прекратится и тысячи находящихъ себѣ пропитаніе на этихъ заводахъ рабочихъ окажутся обреченными на всѣ ужасы безработицы".

Кромѣ выше цитированныхъ протестовъ и повседневная печать усиленно занялась ислѣдованіемъ источниковъ столь страстной любви „обновителей" нашего флота къ Виккерсу, уже испортившему намъ одно судно.

Подъ такимъ натискомъ морское министерство нашлось вынужденнымъ сказать и свое слово, что оно и выполнило 13 ноября черезъ Освѣдомительное Бюро *).

Въ этомъ сообщеніи морское министерство, набрасывая передъ всей Россіей незаслуженную тѣнь на корабельныхъ инженеровъ нашего флота обвиненіемъ ихъ въ неумѣніи составить надлежащій проектъ современнаго боевого корабля, опять распинается за Виккерса, *категорически* заявляя, между прочимъ, что единственно въ случаѣ принятія предложенія этой фирмы „является увѣренность въ томъ, что мы получимъ суда, удовлетворяющія требуемымъ условіямъ".

Но не произвело ожидаемаго впечатлѣнія офиціальное сообщеніе: печать еще энергичнѣе принялась за Виккерса въ стилѣ столь непріятномъ „обновителямъ" нашего флота. Пришлось снова обращаться къ Освѣдомительному Бюро.

(* См. «Новое Время», № 11377.

И вотъ 17 ноября, т. е. всего черезъ четыре дня, награждаетъ морское министерство Россію новыми откровенностями *).

Такъ какъ наканунѣ, т. е. 16 ноября, съ бюрократическихъ высотъ было скомандовано *«по Самодержавію равняйсь!»* то «обновители» нашего флота, какъ бюрократы чистѣйшей воды, сейчасъ-же и „выровнялись“, оповѣстивъ въ своей декларацiи отъ 17 ноября, что *вздорная и зловреднѣйшая для Россiи* программа возрожденія нашего флота, имѣющая логическимъ послѣдствіемъ закупорку этого флота въ какомъ-нибудь своего рода Портъ-Артурѣ при слѣдующей войнѣ, программа, которую настряпали подъ адмиралтейскимъ шпилемъ «превосходительные цусимцы», единственно одержимые лишь бѣсомъ «заказыванія»—*получила Высочайшее утвержденіе.*

При этомъ скромно умалчивается, насколько точно выполнено, до сихъ поръ не отмѣненное, слѣдующее Высочайшее предуказаніе для развитія морскихъ силъ Россіи, имѣющееся во Всемилостивѣйшемъ Рескриптѣ, данномъ 29 іюня 1905 года, на имя Морскаго Министра:

«Что касается выработки и выполненія будущей программы военнаго кораблестроенія, то первѣйшею священною обязанностью морского вѣдомства Я ставлю безотлагательное обезпеченіе морской обороны отечественныхъ береговъ во всѣхъ нашихъ водахъ, а затѣмъ уже, въ зависимости отъ средствъ, постепенное возсозданіе боевыхъ эскадръ!»

Какъ видимъ, съ категорически выраженной волей Императора, наши «обновители» рѣшили распорядиться такъ, какъ это имъ наиболѣе улыбалось.

Вотъ ужъ подлинно плачетъ петровская дубинка по такимъ «вѣрноподданнымъ».

Далѣе авторы сообщенія, повидимому, начисто отказываются отъ Виккерса, за котораго, однако, *въ противность Высочайшей Волѣ*, официально распинались всего четыре дня назадъ. По этому поводу въ сообщеніи отъ 17 ноября говорится:

«По разсмотрѣніи представленныхъ проектовъ линейнаго корабля морское министерство однако до сихъ поръ не признало возможнымъ остановиться ни на одномъ изъ таковыхъ.

Всѣ эти проекты, по своимъ даннымъ, не давали увѣренности и достаточной гарантіи въ томъ, что построенный

*) См. «Новое Время», № 11381.

по предложеннымъ чертежамъ корабль вполнѣ удовлетворитъ предъявленнымъ требованіямъ, или же не могли быть приняты потому, что гарантія предлагалась лишь при условіи заказа турбинныхъ двигателей за границей».

Каково? Еще не успѣли какъ слѣдуетъ просохнуть чернила на сообщеніи отъ 13 ноября, и уже такой крутой поворотъ въ мысляхъ совсѣмъ, при томъ, въ обратную сторону!

Затѣмъ морское министерство, въ сообщеніи отъ 17 ноября, заявляетъ, что оно, «съ цѣлью окончательно рѣшить вопросъ о типѣ корабля», намѣрено предложить извѣстнымъ русскимъ и иностраннымъ судостроительнымъ заводамъ представить на конкурсъ соотвѣтственные чертежи.

Конкурсъ, конечно, дѣло не дурное, но вотъ тѣ условія, которыми морское министерство желаетъ обставить этотъ конкурсъ, заставляютъ сильно сомнѣваться, чтобы на нихъ пошла какая-нибудь *дѣйствительно солидная, дорожащая своимъ реномэ* фирма. Судите сами.

Корабль будетъ строиться по чертежамъ, *одобреннымъ* морскимъ вѣдомствомъ, которое, значитъ, тѣмъ самымъ a priori признаетъ, что корабль, построенный по этимъ чертежамъ, будетъ вполнѣ отвѣчать заданію и всему, что отъ него требуется.

Затѣмъ, корабль будетъ строиться на заводѣ морского вѣдомства (на Галерномъ островкѣ) и снабжаться паротурбинами, изготовленными на одномъ изъ частныхъ русскихъ заводовъ, изъ которыхъ, надо замѣтить, ни одинъ до сихъ поръ этихъ машинъ не строилъ.

За результаты-же всего этого строительства, равно, какъ и за скорость хода, долженъ, *денежнымъ штрафомъ*, отвѣчать авторъ чертежей.

Если при подобныхъ условіяхъ ни одинъ порядочный портной не возьмется доставить вамъ платье, то какая-же *дѣйствительно солидная* судостроительная фирма пойдетъ на такой конкурсъ. *Вѣдь только развязный Виккерсъ на это и способенъ.*

Условіями конкурса, положимъ, автору одобреннаго проекта позволяется командировать своихъ инженеровъ для наблюденія за постройкой, примѣнительно къ основаніямъ, на которыхъ морское вѣдомство посылаетъ инженеровъ для наблюденія за исполненіемъ заграничныхъ заказовъ.

Практическая цѣнность этихъ условій доказывается

тѣмъ, что у Виккерса за постройкой «Рюрика» наблюдало достаточное количество нашихъ инженеровъ, и довольно опытныхъ. Но это все-таки отнюдь не помѣшало Виккерсу основательно испортить нашъ крейсеръ.

Кто хоть разъ самъ былъ наблюдающимъ за постройкой судна, тотъ отлично знаетъ, какая это въ сущности *фиктивная* вещь по одному уже тому, что постройка производится одновременно въ тысячѣ мѣстахъ и положительно нѣтъ никакой физической возможности вездѣ поспѣть съ контролемъ, даже если контролю этому и не ставится никакихъ препятствій, на что разсчитывать въ данномъ случаѣ не приходится, особенно принимая во вниманіе нравы нашихъ казенныхъ заводовъ.

Итакъ, какъ не разбирать, а приходится согласиться, что новая декларація нашихъ «обновителей» мало утѣшенія вноситъ въ дѣло возрожденія русскаго боевого флота, *даже, если и не усматривать въ ней желанія подать Виккерса подъ другимъ соусомъ.*

А существуетъ-ли подобное желаніе и чѣмъ оно можетъ отозваться для Россіи, можете судить по слѣдующей выдержкѣ изъ передовой статьи «Новаго Времени» отъ 28 ноября этого года.

«Достаточно прочесть сообщеніе морского м—ва объ этомъ конкурсѣ, чтобы убѣдиться, насколько составитель этого строительнаго документа запутался даже въ изложеніи этой канцелярской техническо-комитетской отписки:.. Это одновременно и конкурсъ на составленіе проекта корабля и условія подряда на его сооруженіе. Условія подряда господствуютъ даже надъ всѣмъ остальнымъ. И хотя срокъ конкурса и не опредѣленъ точно (сказано черезъ мѣсяцъ, но отъ какого числа, забыли даже отмѣтить), однако все-таки этотъ срокъ мѣсячный. Можно-ли изготовить проектъ съ детальными чертежами въ теченіе мѣсяца, на это пусть отвѣтятъ гг. корабельные инженеры. Мы же, профаны, полагаемъ, что это невозможно для простыхъ смертныхъ, а возможно только для Виккерса и Ко, такъ выдѣлившихся въ глазахъ морского министерства своими предложеніями передъ совершенно непріемлемыми другихъ заграничныхъ судостроительныхъ заводовъ. Къ русскимъ-же заводамъ до сихъ поръ вѣдомство и не думало обращаться. Для насъ

очевидно, что подробныя условія для составленія проекта чертежа корабля составлены по Виккерсу и для Виккерса, у котораго уже готовы чертежи (выдающіеся своей пріемлемостью), благодаря чему эта фирма и въ состояніи будетъ представить черезъ мѣсяцъ и проектъ чертежа корабля, и детальные чертежи. По Виккерсу-же и для Виккерса изложены въ сообщеніи о конкурсѣ и условія подряда съ первоначальными высокопріемлемыми предложеніями фирмы Виккерса, на которыхъ морское м-во считало возможнымъ заключить контрактъ съ Виккерсомъ.

Но у фирмы Виккерсъ и К° готовы чертежи не только для будущаго русскаго линейнаго корабля эпохи возрожденія русскаго флота. Морское министерство вѣроятно знаетъ, что фирма Виккерсъ и К°, вмѣстѣ съ другой извѣстной англійской судостроительной фирмой Армстронгъ вступила въ соглашеніе съ одной японской фирмой (за которой стоитъ японское морское м-во). Составился синдикатъ такимъ образомъ съ капиталомъ въ 1 мил. ф. стерлингъ, (изъ которыхъ половину вносятъ обѣ англійскія компаніи) въ цѣляхъ сооруженія въ Японіи сталелитейнаго завода для изготовленія снарядовъ, а также для постройки коммерческихъ и военныхъ судовъ. Но особенно важно то, что Армстронгъ и Виккерсъ обязуются безплатно (Sic) передавать японскому заводу (т. е. правительству) *всѣ* свои чертежи, техническіе пріемы и *секреты* своего производства. Объ этомъ англо-японскомъ синдикатѣ давно уже ходили слухи, но теперь люди, интересующіеся этимъ, могутъ прочесть въ номерѣ отъ 30 ноября лондонскаго «Economist» корреспонденцію изъ Токіо, въ которой подробно изложены основы этого соглашенія. Дѣло это настолько не составляетъ теперь секрета, что предсѣдатель синдиката Японецъ Инонай Какугоро счелъ не лишнимъ ознакомить съ основными положеніями синдиката токійскую публику.

Что-же морское министерство на это скажетъ? Неужели оно ничего не знало и объ этомъ союзѣ Виккерса съ Японіей и продолжало проявлять въ своемъ дѣлѣ ту-же легкомысленную, чтобы не сказать преступную неосвѣдомленность, какую проявляли руководители этимъ министерствомъ, приведшіе къ цусимской катастрофѣ? Неужели и теперь съ легкимъ сердцемъ мы будемъ переговариваться съ врагами

Россіи и вручать дѣло нашего судостроенія явнымъ сотрудникамъ Японіи, отъ которой Виккерсъ и Армстронгъ обязались не сохранять ничего въ секретѣ? А вѣдь можно почти ручаться, что морской техническій комитетъ уже послалъ фирмѣ Виккерсъ, да вѣроятно и фирмѣ Армстронгъ, тѣ подробныя условія для составленія проекта чертежа русскаго линейнаго корабля, которые составлены... по Виккерсу и для Виккерса".

Если принять во вниманіе, что теперешній Товарищъ Морского Министра, по должности своей, между прочимъ, исключительно вѣдающій всякими заказами, еще недавно вернулся изъ Англіи, гдѣ онъ *много лѣтъ былъ нашимъ военно-морскимъ агентомъ* и что теперь въ Лондонѣ проживаетъ нашъ военно-морской агентъ обязанный своевременно увѣдомлять свое министерство обо всемъ, что происходитъ въ Англіи по военно-морской части, а, значитъ и объ вышеупомянутомъ соглашеніи съ японцами фирмы Виккерсъ, то дальнѣйшихъ, полагаю, комментарій ко всѣму эпизоду съ Виккерсомъ и не требуется.

О технической цѣнности работъ Невскаго завода было уже выше пояснено.

Посмотримъ теперь, чего можно ожидать отъ завода *Балтійскаго*-одного изъ крупнѣйшихъ нашихъ судостроительныхъ учрежденій, о которомъ гремитъ такая завидная слава, о которомъ еще было недавно заявлено въ „Новомъ Времени", что онъ „достигъ высокаго совершенства въ постройкѣ судовыхъ механизмовъ" и которому въ дѣлѣ „обновленія" нашего флота предназначается та-же преобладающая роль, которую выполнялъ онъ и при созиданіи нашего бывшаго флота.

Мнѣ пришлось прослужить на Балтійскомъ заводѣ около 5 лѣтъ, занимая тамъ одновременно нѣсколько должностей, носящихъ, однако, нѣкоторый общій характеръ *констатированія результатовъ заводской дѣятельности.* Этотъ характеръ службы и далъ мнѣ возможность собрать документальный матеріалъ, экстрактъ изъ котораго я здѣсь и намѣренъ изложить, предупреждая, что по роду своей службы, я долженъ былъ пропускать черезъ свои руки такія „секретныя" дѣла, о которыхъ не только что широкая публика, но даже большинство чиновъ флота прямо и не подозрѣваетъ, загипно-

тизированное показной дѣятельностью Балтійскаго завода, ухитрявшагося чуть не по три судна спускать ежегодно.

Но, еслибы собрать воедино всѣ «секретныя» донесенія относительно этихъ судовъ: адмирала Алексѣева, начальниковъ тихоокеанскихъ эскадръ, командира Владивостокскаго порта, командировъ, старшихъ механиковъ и спеціальныхъ судовыхъ офицеровъ, то вышла-бы, увѣряю васъ, очень грустная повѣсть издѣвательства надъ могучей страной кучки хищниковъ, частью, притомъ, инородцевъ, за спинами Особъ, критикѣ не подлежащихъ, подъ прикрытіемъ безмолвія печати и равнодушія общества къ одной изъ важнѣйшихъ отраслей государственной обороны.

Главнымъ стремленіемъ Балтійскаго завода было всегда поскорѣе спустить судно, а затѣмъ поскорѣе-же сплавить его, на $^3/_4$ неготовое, въ Кронштадтъ, гдѣ оно могло не торопясь достраиваться. Но не всегда удавалось благополучно производить этотъ эффектъ быстрой и прекрасной постройки: случались суда, которыя немедленно-же по спускѣ приходилось уводить въ Кронштадтъ, чтобы они не *перевернулись* на глазахъ петербургской публики, какъ то едва не случилось съ минными транспортами «Амуръ» и «Енисей», которымъ въ Кронштадтѣ пришлось придѣлывать бока для повышенія остойчивости.

Какъ сдавались подобные суда, это въ свое время достаточно вразумительно пояснилъ одинъ изъ честнѣйшихъ и лучшихъ адмираловъ нашего флота въ рапортѣ своемъ морскому министру, не давшему, однако, никакого хода этому рапорту, въ которомъ, вѣдь, «*Цусима» пророчески предсказывалась.*

Но иногда и сдачи не всегда гладко проходили, какъ, напр., случилось то съ крейсеромъ „Алмазъ“ и Императорской яхтой „Александрія“.

Первый лишь только тогда удалось спихнуть, когда былъ, по усиленнымъ хлопотамъ начальника завода, убранъ „непокладистый“ членъ Техническаго Комитета, а вторую 3 лѣта подрядъ сдать не могли.

Естественно, что подобныя постройки и подобныя, въ полномъ смыслѣ слова *фиктивныя,* сдачи не могли не сказываться на службѣ судовъ. И, дѣйствительно, едва покидало отечественныя воды издѣліе Балтійскаго завода, какъ, изъ перваго-же иностраннаго порта, начинали приходить въ

Главный Морской Штабъ скорбные рапорты, на которыхъ рукою министра иногда дѣлались помѣтки—«съ сожалѣніемъ вижу, какъ быстро идетъ по пути паденія Балтійскій заводъ» и т. п. Копіи съ этихъ рапортовъ препровождались на заводъ для отзыва, а заводъ отписывался, обвиняя во всемъ «недостаточное умѣніе судоваго личнаго состава». Иногда, впрочемъ приходилось, передъ вопіющей очевидностью, признаваться, что «въ данномъ случаѣ и заводъ не можетъ считать себя правымъ».—Надо, впрочемъ, замѣтить, что всѣ эти литературныя упражненія н и к а к о г о практическаго значенія не имѣли: заводу «писали», а заводъ «отписывался» и... ничего болѣе.

На судахъ-же, во время пути на Дальній Востокъ, происходили прямо катастрофы иной разъ, а обычно старшіе механики буквально «каторгой» называли плаваніе на этихъ посудинахъ, гдѣ, изо дня въ день, команду, измученную вахтой, приходилось заставлять чинить тотъ «Тришкинъ кафтанъ», который Балтійскій заводъ сдавалъ подъ видомъ механизмовъ и котловъ.

Добравшись наконецъ кое-какъ до мѣста, *новое* судно отнюдь не поступало въ составъ эскадры, а становилось на многомѣсячный ремонтъ въ Портъ-Артурѣ, или Владивостокѣ, подробности чего, въ длинныхъ и грустныхъ донесеніяхъ, сообщали въ Главный Морской Штабъ флагманы, намѣстникъ и прочее начальство.

И чуть не со всѣми судами происходила такая исторія, но особенно въ этомъ смыслѣ отличились «Громобой» и «Побѣда».

"Громобой" такъ-бы и не добрался до Владивостока, не помчись ему въ догонку „лучшія силы" завода, донесенія которыхъ выпукло обрисовываютъ картину той безграмотности и циничной разнузданности, которыя красной нитью проходили черезъ выполненіе и сборку механизмовъ этого крейсера.

О злоключеніяхъ „Побѣды", которая, еле доплетясь до Пирея, бросила тамъ якорь въ полнѣйшемъ изнеможеніи, кое-что проникло и въ нашу печать, но Главный Морской Штабъ немедленно-же „успокоилъ" публику *печатнымъ* увѣреніемъ, что всѣ слухи—вздоръ и что „Побѣда" остановилась въ Пиреѣ для обычной, очередной чистки котловъ, для которой, кстати сказать, судно съ подобными котлами никогда на якорь и не становится, а чиститъ ихъ на ходу поочередно.

На самомъ-же дѣлѣ произошло слѣдующее. В с ѣ котлы настолько испортились, что многія части ихъ пришлось экстренно высылать изъ Петербурга. *Почти весь* паровой трубопроводъ, съ его арматурой, началъ разваливаться прямо въ труху.

Всѣ-же механизмы потребовали основательной переборки.

О серьезности поврежденій можно судить уже потому, что морской министръ приказалъ самому начальнику завода отправиться въ Пирей для наблюденія за работами, куда онъ и поѣхалъ, въ сопровожденіи главнаго сборочнаго мастера, лучшихъ мастеровыхъ и массы машинныхъ частей для замѣны испорченныхъ; кромѣ того, каждую недѣлю, по телеграммамъ начальника, посылались съ завода въ Пирей различныя детали, ибо, чѣмъ дальше шла работа на «Побѣдѣ», тѣмъ болѣе оказывалось испорченнаго.

Скрытый отъ русскаго общества, инцидентъ съ «Побѣдой» подробно обсуждался, однако, въ заграничной общей и, особенно, спеціальной прессѣ, въ которой особенно напирали на крупность аваріи, за столь краткій служебный промежутокъ, съ котлами Белльвиля, установленными на броненосцѣ.

Толки эти заставили фирму Белльвиля командировать въ Пирей инженера для осмотра котловъ, результатомъ котораго явилась официальная бумага на имя начальника Главнаго Управленія Кораблестроенія и Снабженіи, въ которой заявлялось, что, такъ какъ:

1) Котлы, построенные Балтійскимъ заводомъ, отличаются неряшливостью работы и сборки,

2) Свидѣтельствуютъ о полномъ незнакомствѣ завода съ тѣми новостями по постройкѣ котловъ, которыя введены фирмой Белльвиля именно въ предупрежденіе тѣхъ осложненій, которыя случились съ котлами на «Побѣдѣ»,

то фирма положительно протестуетъ противъ названія «Белльвилевскими» тѣхъ котловъ, которые строитъ Балтійскій заводъ, такъ какъ его издѣлія незаслуженно дискредитируютъ фирму.

Болѣе четырехъ мѣсяцевъ продолжались ремонтныя работы на «Побѣдѣ». Вышла она затѣмъ въ море и уже изъ Суэца получилась на Заводѣ телеграмма объ экстренной

высылкѣ въ Коломбо частей трубопровода, который опять началъ разваливаться, вслѣдствіе чего броненосецъ, вмѣсто трехъ своихъ машинъ, шелъ подъ двумя, да и то поочередно. Дотащилась, наконецъ, «Побѣда» до Портъ-Артура, откуда адмиралъ Алексѣевъ сейчасъ-же и донесъ, что, въ отношеніи механизмовъ, броненосецъ находится въ такомъ состояніи, что немедленно долженъ стать на ремонтъ, имѣющій вывести его изъ строя, минимумъ, на полгода.

Но не одни лишь механизмы постройки Балтійскаго завода зарекомендовали себя такимъ образомъ: съ судовыми корпусами дѣло обстояло не лучше. Возьму на выдержку два факта.

Командиръ н о в а г о броненосца «Пересвѣтъ» доносилъ Главному Морскому Штабу слѣдующее: выходя изъ Кронштадта, я выкрасилъ броненосецъ бѣлой краской; когда-же мы пришли въ Киль, то положительно нельзя было узнать, какого цвѣта у броненосца борта, вслѣдствіе той массы ржаво-грязныхъ пятенъ, которыми они покрылись за переходъ, благодаря течи палубами, стыками броневыхъ плитъ и т. п.

Когда, при первой свѣжей погодѣ, въ эскадрѣ Рожественскаго захотѣли задраить (закрыть) полупортики (ставни) 6-дюймовыхъ орудій, то на «Императорѣ Александрѣ III» и «Суворовѣ»—постройкахъ Балтійскаго завода—сдѣлать это оказалось невозможнымъ, такъ какъ полупортики эти коробились и совсѣмъ не приходились на мѣста, вслѣдствіе чего люди въ батарейной палубѣ ходили въ водѣ выше щиколодки.

Неисправности водоотливной системы и якорнаго устройства были прямо хроническими на судахъ постройки Балтійскаго завода.

Я не стану утомлять вашего вниманія дальнѣйшимъ перечисленіемъ фактовъ: сообщеннаго, полагаю, вполнѣ достаточно, чтобы вывести впечатлѣніе о болѣе, чѣмъ неудовлетворительной постановкѣ дѣла на Балтійскомъ заводѣ.

Исключительнымъ виновникомъ такого положенія дѣлъ на Балтійскомъ заводѣ былъ начальникъ его—генералъ-маіоръ *Ратникъ*, пользовавшійся совершенно необъяснимой (для непосвященныхъ) снисходительностью морскихъ министровъ. Этотъ, въ высшей степени самодурно-властный человѣкъ, не терпѣлъ близъ себя никакого независимаго мнѣнія, вслѣдствіе чего на заводѣ царило «молчалинство» въ самой интен-

сивной формѣ. Кромѣ того, помимо себя, онъ не признавалъ ни въ комъ научно-техническихъ знаній, благодаря чему на заводѣ процвѣтали безграмотные „самородки“, пресмыкавшіеся передъ своимъ повелителемъ и державшіе въ своихъ рукахъ всѣ отдѣлы завода. Числившіеся-же при заводѣ инженеры представляли лишь, необходимую для декорума, бутафорскую принадлежность. Въ дополненіе ко всему этому культивировался невозможнѣйшій непотизмъ, отмѣченный въ свое время княземъ Мещерскимъ въ его „Гражданинѣ“.

При такой обстановкѣ и при задавленной честной печати, естественно, и дошелъ до полнѣйшаго разложенія, въ какіе-нибудь 10 съ небольшимъ лѣтъ, Балтійскій заводъ, доведенный его «духовнымъ» основателемъ М. И. Кази до высокой степени техническаго совершенства и давшій русскому флоту такіе дѣйствительно прекрасные суда, какъ „Владиміръ-Мономахъ“ и „Память-Азова“.

Но при всѣхъ своихъ отрицательныхъ свойствахъ, какъ начальника и администратора вообще, Ратникъ самъ по себѣ былъ недурнымъ корабельнымъ инженеромъ, выстроившимъ, передъ назначеніемъ на Балтійскій заводъ, не одинъ броненосецъ Черноморскаго флота и не разъ выручавшій свой заводъ изъ очень непріятныхъ положеній, благодаря своимъ спеціальнымъ познаніямъ.

Во время „октябрьскихъ“ дней генералъ-маіоръ Ратникъ былъ *за отличіе* произведенъ въ слѣдующій чинъ и назначенъ въ Техническій Комитетъ, а Балтійскій заводъ ввѣрили новому любимцу „верховъ“ морского министерства—корабельному инженеру, за все время своей службы не выстроившему самостоятельно даже деревянной гребной шлюпки. Еслибы вы познакомились съ формуляромъ этого господина, то ясно поняли бы, что его не только что начальникомъ громаднаго судостроительнаго завода, его даже отвѣтственнымъ инженеромъ на подобный заводъ нельзя было назначать. Не даромъ-же всѣ интеллигентные подчиненные его въ одинъ голосъ теперь говорятъ, что новый начальникъ, самое большее, черезъ 2—3 года, окончательно погубитъ Балтійскій заводъ.

Это вѣрно не въ смыслѣ только техническомъ, но и въ буквальномъ: вѣдь всѣмъ извѣстны два громадныхъ пожара на этомъ заводѣ, въ теченіе менѣе двухъ мѣсяцевъ, при

чемъ послѣдній пожаръ, помимо серьезной порчи многомилліоннаго, каменнаго элинга и истребленія корпусовъ двухъ канонерскихъ лодокъ, погубилъ бы и, недавно спущенный, броненосецъ „Павелъ I“, если-бы его не успѣли отвести прибывшіе пароходы.

Вотъ что пишетъ по поводу этого пожара князь Мещерскій въ № 85 своего „Гражданина“:

„На-дняхъ въ Петербургѣ былъ большой пожаръ на Балтійскомъ судостроительномъ заводѣ. Читая подробное описаніе этого пожара, пришлось призадуматься, ибо подробности этого описанія таковы, что невольно задаешь себѣ вопросъ: когда-то, при покойномъ Кази, управлявшемъ этимъ заводомъ, онъ считался во всѣхъ отношеніяхъ лучшимъ заводомъ въ Россіи; а теперь осталось-ли что-нибудь отъ этого порядка? Повидимому очень мало, если газетныя подробности окажутся вѣрны. Изъ газетнаго описанія видно, что, съ минуты прекращенія работъ на заводѣ, исчезаетъ всякая надзирающая власть, и все умираетъ въ полноі безпечности, ибо вотъ каковы передаваемые факты. Пожаръ начался вечеромъ въ одномъ изъ элинговъ и только утромъ, къ семи часамъ, были вызваны пожарныя части, тогда, когда все было уже объято пламенемъ; это одинъ фактъ. А другой еще поразительнѣе: на каждомъ шагу есть на элингѣ кранъ съ водою на случай пожара; оказалось, что въ теченіе всего времени до прибытія пожарныхъ частей— не одинъ кранъ не былъ использованъ для тушенія пожара въ началѣ и для предупрежденія его развитія!

Такимъ образомъ все, что могло сгорѣть—сгорѣло, чѣмъ причинено около милліона убытка. Если эти факты вѣрны, и дѣйствительно пожаръ, начавшійся вечеромъ, разошелся къ утру, только потому, что не было на элингѣ никакой стражи и никакого ночного присмотра, то неужели такой фактъ можетъ быть преданъ забвенію и никто не подвергнется отвѣтственности? А, если это былъ поджогъ, какъ говорятъ иные, тогда еще преступнѣе является отсутствіе охраны и надзора на Балтійскомъ заводѣ“.

Какъ служившій на Балтійскомъ заводѣ, могу сообщить, что тамъ, помимо крановъ (отмѣчаемыхъ ночью красными электрическими лампочками, чтобы ихъ удобнѣе было розыскать), существуетъ спеціальная *пожарная команда,* изъ

состава которой на ночь должны выводиться дежурные во всѣ отвѣтственныя мѣста. Почему команда эта бездѣйствовала въ ночь пожара—для меня является загадкой.

Морское министерство, всегда усиленно скрывавшее свою интимную жизнь отъ нескромныхъ взоровъ и на этотъ разъ осталось вѣрнымъ усвоенному методу, почему и не оповѣстило Россію о результатахъ разслѣдованія причинъ двухъ пожаровъ на Балтійскомъ заводѣ, происшедшихъ почти одинъ за другимъ, оба на той сторонѣ завода, гдѣ производится именно судостроеніе и случившихся притомъ такъ во время для *заграничной* фирмы Виккерса.

По слухамъ причиной обоихъ пожаровъ послужили неисправные электрическіе провода, причемъ, какъ электротехникъ, могу пояснить. что даже самый немудрый электрорабочій очень легко можетъ злонамѣренно устроить подобную неисправность, весьма выгодную для созданія логическаго мотива отдачи заграницу крупныхъ заказовъ.

Нѣсколько лѣтъ тому назадъ морское министерство также вело переговоры съ иностранной фирмой и какъ разъ въ то-же время случился пожаръ *также отъ неисправности электрическихъ проводовъ*, именно на томъ заводѣ, который могъ-бы изготовить предметы, заказъ на которые добивалась получить иноземная фирма.

Узнавъ о пожарѣ, адмиралъ, имѣвшій сильное вліяніе на ходъ переговоровъ съ иностранцами, немедленно распорядился *прекратить всякій разговоръ о заказѣ съ иноземной фирмой*. Средство это оказалось настолько симпатическимъ, что пожаръ на вышеупомянутомъ русскомъ заводѣ больше и не повторялся.

Жаль, что „обновители“ нашего флота, послѣ перваго же пожара на Балтійскомъ заводѣ, не испробовали это средство и не только не прекратили переговоровъ съ Виккерсомъ, но даже принялись особенно взмыливать этого англійскаго благодѣтеля именно послѣ второго пожара на Балтійскомъ заводѣ.

Да и теперешнимъ начальникомъ этого завода они повидимому очень довольны: черезъ 1½ года службы его на заводѣ, ознаменовавшейся, никогда доселѣ не слыханной, полнѣйшей неудачей спуска судна, его *за отличіе* произвели въ генералъ-маіоры. Если господинъ этотъ и успѣлъ „отли-

читься“ чѣмъ нибудь, то исключительно въ смыслѣ, мною уже достаточно освѣщенномъ передъ Русскимъ Собраніемъ въ докладѣ *„Мощный пособникъ анархіи и мѣры къ его устраненію“*, изъ котораго напомню лишь отъѣздъ начальника Балтійскаго завода съ мѣста его службы во время попытки „сознательныхъ“ рабочихъ спустить, при пѣніи революціонныхъ пѣсенъ, минный транспортъ «Енисей», украсивъ его красными тряпками вмѣсто Императорскаго Штандарта, причемъ, еслибы это судно пошло тогда со стапеля, то оно переломилось-бы, едва корма его очутилась-бы на водѣ.

Необходимо также возобновить въ вашей памяти отмѣну начальникомъ обычныхъ молебновъ на заводѣ въ день Тезоименитства Государя Императора *«во избѣжаніе волненій рабочихъ.*

И вотъ заводъ съ обрисованной выше постановкой дѣла, управляемый *такимъ* начальникомъ, недавно, (какъ сообщало въ № 11358 «Новое Время») получилъ отъ морского министерства заказъ на изготовленіе турбинныхъ двигателей и котловъ для первой пары нашихъ будущихъ «Dreadnought»'овъ.

Чтобы вполнѣ оцѣнить это обстоятельство, слѣдуетъ принять во вниманіе, что постройка турбинныхъ двигателей у насъ въ Россіи никогда не производилась, да и въ Европѣ она составляетъ пока дѣло, находящееся въ періодѣ усовершенствованій. Постройка-же эта, въ виду конструкціи и быстроты вращенія турбины (около 400 оборотовъ въ минуту), требуетъ много знаній, большой опытности и педантичнѣйшей тщательности, иначе на суднѣ, во время хода, легко можетъ произойти то, что въ турбинной практикѣ нѣмцы называютъ «Schaufelsalat» т. е. мгновенная поломка всего внутренняго устройства двигателя, представляющаго главнымъ образомъ *лопасти*-Schaufel—разнаго рода. Подобная катастрофа и случилась, напр., въ началѣ ноября 1905 г., съ турбоустановкой парохода „Londonderry“, прекративъ рейсы этого судна на 3 мѣсяца.

Теперь, я думаю, легко можно будетъ представить себѣ, какого сорта турбины построитъ Балтійскій заводъ, *никогда этимъ дѣломъ не занимавшійся* и сразу рискнувшій начать изготовленіе турбоустановокъ въ 24000 силъ каждая.

Взвѣшивая все сказанное, нельзя не придти къ заклю-

ченію, что «обновители» рѣшили не только наградить русскій флотъ судами никуда не годными въ боевомъ смыслѣ, но, сдавая постройку большей части ихъ Балтійскому заводу, они позаботились, чтобы эти многомилліонныя посудины вышли еще менѣе годными и въ смыслѣ общетехническомъ.

Дальше въ издѣвательствѣ надъ Россіей, казалось-бы, и идти некуда. Но «обновители», какъ сейчасъ увидимъ, пошли и дальше.

Безславная гибель нашего флота подъ Цусимой наглядно выяснила поразительнѣйшую неподготовленность Морского Техническаго Комитета къ руководству техническимъ прогрессомъ русской морской силы. Впервые общество узнало объ этомъ послѣ гибели «Петропавловска», съ которымъ *безсовѣстно обманутая Россія* потеряла и Макарова—эту единственную надежду на побѣду нашего флота.

Послѣ же «Цусимы раскрылись глаза и у слѣпыхъ: всѣ поняли, что въ лицѣ Морского Техническаго Комитета Россія имѣла одну изъ тѣхъ лабораторій, гдѣ изъ года въ годъ, *но весьма послѣдовательно,* подготовлялось намъ цусимское горе.

Надо замѣтить, что роль, сыгранная Морскимъ Техническимъ Комитетомъ въ дѣлѣ гибели нашего флота, явилась сюрпризомъ лишь для широкой публики. Для близко-же знавшихъ, что представляетъ собою высшее техническое морское учрежденіе всегда было ясно, что рано, или поздно, а жестоко поплатится Россія за невниманіе къ своему флоту и всему, что до него касается.

Ну что же, скажите по совѣсти, могла путнаго сдѣлать коллегія *безусловно подчиненная* гастролеру, занимающему мѣсто предсѣдателя не во вниманіе какихъ либо его техническихъ заслугъ, а единственно, какъ очередную синекуру, въ ожиданіи высшаго назначенія.

Что могла путнаго сдѣлать коллегія, члены которой набирались, либо изъ форменныхъ рамоликовъ, милостью начальства допущенныхъ, за предшествующее смиренномудріе и гуттаперчивость спины, къ доживанію своего служебнаго вѣка въ мягкихъ казенныхъ креслахъ, либо изъ „слетковъ“, для которыхъ пребываніе въ Техническомъ Комитетѣ являлось временнымъ этапомъ между двумя командирствованіями?

Ну и попало *механическое* дѣло въ опеку механиковъ,

послѣднее плаваніе которыхъ имѣло мѣсто въ 60-хъ годахъ, на деревянныхъ тихоходахъ съ допотопными машинами.

Кораблестроеніе приняли въ вѣдѣніе юркіе старички, давно позабывшіе, когда они сами строили свой послѣдній, преимущественно деревянный, корабль и наверстывавшіе это на усиленномъ „строеніи куръ“ подлежащему начальству.

Объ *артиллеріи* пеклась та милая „компанія въ винтъ“, которую такъ талантливо описалъ въ свое время„ Бѣломоръ“.

Минное дѣло попало въ руки частью преподавателя Морского Корпуса, давно уже оставившаго всякія плаванія, окончившаго Минный Классъ болѣе 20 лѣтъ тому назадъ и никогда даже въ должности миннаго офицера нигдѣ не служившаго; а частью вѣдала этимъ дѣломъ буквально „проходящая“ публика, являвшаяся въ Комитетъ на 1—2 года, а затѣмъ исчезавшая.

Но, помимо всего этого, Морской Техническій Комитетъ оказывался, въ силу системы, придуманной управителемъ имѣній адмирала Чихачева, *буквально нулемъ* въ смыслѣ фактическаго распоряженія постройкой судовъ. Всѣмъ этимъ дѣломъ вѣдало „Главное Управленіе Кораблестроенія и Снабженій“, начальникомъ котораго, въ періодъ самаго жестокаго у насъ судостроительства, былъ извѣстный магъ и волшебникъ, ухитрявшійся въ видахъ „экономіи“, превращать, напримѣръ, заклепки броненосца „Гангутъ“ въ деревянныя чурки и огарки сальныхъ свѣчекъ, да и все россійское морское министерство подвести подъ эпитетъ „мошенника“ приказаніемъ Балтійскому заводу строить котлы Бельвиля безъ уплаты за патентъ, что заводъ этотъ и выполняетъ уже болѣе десяти лѣтъ. Надо, впрочемъ, замѣтить, что „экономію“ эту, ради которой, напр., броненосецъ „Ослябя“ почти 6 лѣтъ не могли закончить—означенный адмиралъ понималъ довольно своеобразно, выпрашивая себѣ—то „на погребеніе дочери“, то „на леченіе“ солидную долю того, что онъ „наэкономливалъ“ на флотѣ.

Думалось бы, что послѣ той страшной катастрофы, которую потерпѣлъ нашъ флотъ; катастрофы, въ которой несовершенство технической части явилось въ значительной степени повиннымъ—произойдетъ *коренная* реформа въ этой области, ранѣе, чѣмъ приступать къ возсозданію флота.

«Обновители» полагали, однако, иначе. Сплавили съ го-

ризонта лишь тѣхъ, на которыхъ въ печати особенно, что называется «собакъ вѣшали» и сплавили притомъ съ наградами, отличіями и прочей благостыней. Учрежденія же всѣ оставили въ неприкосновенномъ видѣ, пополнивъ ихъ притомъ лицами, въ назначеніи которыхъ даже и непосвященный въ закулисную тактику человѣкъ легко усмотритъ все, что хотите, только *не благо Россіи и ея флота.*

Судите сами. Отправили въ 1903 году изъ Кронштадта на Дальній Востокъ отрядъ, подъ начальствомъ контръ-адмирала, состоявшій изъ броненосца «Ослябя», крейсеровъ «Дмитрій Донской» и «Аврора» и изъ 7 эскадренныхъ и 4 номерныхъ миноносцевъ. Вмѣсто того, чтобы спѣшить изо всѣхъ силъ на подкрѣпленіе Портъ-Артурскаго флота, отрядъ этотъ, плетясь черепахой, ухитрился, въ лицѣ единственнаго броненосца, розыскать камень у такого, казалось бы, «протоптаннаго» мѣста, какъ Гибралтаръ, благодаря чему «Ослябя» должны были вводить въ докъ для крупной починки.

Растерялъ адмиралъ потомъ порядочное количество миноносцевъ и вообще доплавался до того, что объявленіе войны застало отрядъ въ Джибути, откуда онъ, посмотрѣвъ на «Ниссинъ» и «Касугу», проходившіе у него подъ носомъ на соединеніе съ японскимъ флотомъ, былъ отозванъ обратно.

Казалось бы, что за подобное «флотовожденіе» поощрять ужъ никоимъ образомъ не слѣдовало бы. Однако, удачливому адмиралу поручили вѣдать сначала Главный Морской Штабъ, а когда газеты принялись ужъ черезчуръ вышучивать это назначеніе, его перевели на должность предсѣдателя *Морского Техническаго Комитета.*

Въ соотвѣтствіе предсѣдателю принялись пополнять Комитетъ и новыми служащими взамѣнъ ушедшихъ на покой. Скажу нѣсколько словъ лишь о двухъ назначеніяхъ, чтобы вы могли вполнѣ уяснить себѣ *суть* той системы, по которой развивается «обновленіе» нашего флота.

«Старшимъ Помощникомъ Главнаго Инспектора Механической Части», т. е. *вторымъ* по служебному положенію инженеръ-механикомъ всего русскаго флота, назначили господина, который даже старшимъ механикомъ на крупномъ боевомъ суднѣ никогда не былъ и послѣдніе 5 лѣтъ службы провелъ въ качествѣ наблюдающаго за постройкой механиз-

мовъ миноносцевъ Невскаго завода. Какъ онъ наблюдалъ тамъ за этимъ дѣломъ, видно изъ той выдержки статьи капитана 1-го ранга Бубнова объ этихъ миноносцахъ, которая приведена была выше. За подобное наблюденіе, принесшее впослѣдствіи не мало зла миннымъ операціямъ Портъ-Артурскаго флота, этого инженеръ-механика производятъ *за отличіе* въ полковники и сажаютъ на *генеральское* мѣсто «второго» чина механической спеціальности Морского Техническаго Комитета.

На должность «Завѣдующаго Минной Чертежной», требующую солидныхъ познаній въ судовой электротехникѣ и минномъ дѣлѣ, назначили инженеръ-механика, даже курса Миннаго Класса не окончившаго, т. е. не обладающаго абсолютно никакой подготовкой для надлежащаго исполненія своей службы. Помимо этого, означенный инженеръ-механикъ даже и отъ своей спеціальности механической порядочно отсталъ, такъ какъ болѣе 10 лѣтъ находился въ запасѣ, работая, во время пребыванія въ немъ, по спеціальности Инженера Путей Сообщенія.

На этомъ и покончу я обрисовку того, ч т о можетъ ожидать Россія отъ «обновителей» *матеріальной* части ея флота.

Но допустимъ на моментъ невѣроятнѣйшее предположеніе, что, при вышеописанной обстановкѣ, будутъ построены прекраснѣйшія во всѣхъ отношеніяхъ суда.

Развѣ это все? Развѣ судно безъ разумно управляющаго имъ *человѣка* значитъ что нибудь?

Развѣ мало «Цусимы», чтобы понять, ч е г о стоятъ, *въ смыслѣ чести и величія государства*, эти плавучіе заводы, разъ люди не умѣютъ обращаться съ ними какъ слѣдуетъ?

Развѣ мало «Потемкина», «Памяти Азова» и «Скораго», чтобы сомнѣваться въ возможности военному судну явиться грозой и несчастьемъ для того народа, на нищенскіе гроши котораго оно построено?

Чего-же еще ожидать, наконецъ, чтобы проникнуться сознаніемъ, что въ Россіи никто и мечтать не смѣетъ заводить какой бы то ни было флотъ, пока для флота этого не подготовленъ личный составъ, который, отъ адмирала до матроса, надлежаще обученъ, а также тщательно и прочно воспитанъ въ сознательно-патріотическомъ духѣ и благоговѣйномъ отношеніи къ чести носимаго званія?

Разсмотримъ же существующій личный составъ нашего флота и попробуемъ подыскать объясненіе, въ силу чего сдѣлался онъ такимъ, какимъ его теперь знаетъ Россія.

Пойми флагманъ князь Ухтомскій дѣйствительную обстановку конца боя 28 іюля 1904 г., когда у Того, какъ потомъ выяснилось, былъ уже набранъ сигналъ объ отступленіи, то навѣрное другой была бы дальнѣйшая судьба, какъ нашего флота, такъ и всей войны.

Но... онъ не понялъ и вернулся въ Портъ-Артуръ.

Черезъ 2 недѣли эскадра наша исправила всѣ свои аваріи и снова могла выйти. Но... собранный совѣтъ флагмановъ и командировъ *категорически* высказался противъ выхода *). За выходъ, за честь и доброе имя *русскаго* флота вступился лишь одинъ командиръ «Севастополя»—капитанъ I-го ранга *фонъ-Эссенъ*, который горячо доказывалъ своимъ товарищамъ необходимость выхода для боя на смерть съ японскимъ флотомъ, для нанесенія врагу наибольшаго вреда, чтобы, даже цѣною гибели всей эскадры, облегчить задачу подкрѣпленіямъ, идущимъ изъ Кронштадта.

Но... господа съ русскими и даже титулованными фамиліями глухи остались къ рыцарскимъ увѣщаніямъ человѣка съ *иноземнымъ* прозвищемъ.

А въ результатѣ въ спискахъ японскаго флота, за 1906 годъ, читаемъ:

«Сагами»	бывшій	«Пересвѣтъ».
«Сува»	»	«Побѣда».
«Танго»	»	«Полтава».
«Хизенъ»	»	«Ретвизанъ».
«Азо»	»	«Баянъ».
«Тсугару» . . .	»	«Паллада».

Понала, значитъ, во вражьи руки почти вся русская эскадра, командиры и флагманы которой *категорически отказались* выполнить то, что ждалъ отъ нихъ Царь, а съ Нимъ и вся, изболѣвшаяся за флотъ свой, Россія!

Только «Севастополь» не достался врагу. Въ противность всѣмъ запрещеніямъ и интригамъ, вышелъ капитанъ 1-го ранга фонъ Эссенъ со своимъ броненосцемъ на внѣшній Портъ-Артурскій рейдъ, причемъ ему пришлось даже перескакивать бонъ, который для него *не хотѣли* разводить.

*) См. «Морская Справочная Книжка». 1906 г. *Приложеніе*, стр. 57.

Геройски выдержалъ «Севастополь» множество японскихъ минныхъ атакъ, и, окончательно искалѣченный, отведенъ 20-го декабря на большую глубину и тамъ затопленъ командиромъ, не ушедшимъ съ рейда до тѣхъ поръ, пока не погрузился, килемъ вверхъ, въ пучину корабль ввѣренный ему Царемъ и русскимъ народомъ.

Если этотъ *сознательный рискъ* на отдачу во вражьи руки эскадры дополнить тѣмъ, *что*, со слезами тоски и обиды разсказывали потомъ вернувшіеся изъ Портъ-Артура, то сердце дрогнетъ отъ ужаса за то нравственное паденіе, наличность котораго при этомъ обрисовывается.

Не забудьте, что свидѣтелями всего этого не одинъ день бывали *матросы*.

Бѣгство Рожественскаго со всѣмъ штабомъ съ флагманскаго корабля и позорнѣйшее вывѣшиваніе «бѣлой скатерти» на другой день. *Интернированіе* Энквиста въ Маниллѣ и *сдача* Небогатова, обогатившаго четырьмя судами современный японскій флотъ—вотъ три кардинальнѣйшихъ пункта Цусимскаго разгрома, еще выпуклѣе обрисовавшихъ гангрену, давно уже разъѣдавшую въ нашемъ бѣдномъ флотѣ всѣ служебныя градаціи офицерскаго состава.

Но, послѣдовавшіе затѣмъ, матросскіе бунты, въ которыхъ прямо не знаешь, что гаже—распропагандированные агитаторами матросы, или *прятавшіеся отъ нихъ* офицеры—воочію показали, что гангрена уже окончила свое дѣло и началось *разложеніе*.

Яркимъ выразителемъ этого разложенія явился *бунтовщикъ Шмидтъ*, не задумавшійся, въ угоду жидамъ, вывалять офицерскій мундиръ въ грязи измѣны, а, когда дѣло не выгорѣло, нашедшій вполнѣ естественнымъ удрать отъ тѣхъ матросовъ, которыхъ самъ-же и затянулъ въ тяжкое преступленіе.

Такъ вотъ *къ чему* пришелъ офицерскій составъ нашего флота. Почему-же это случилось?

Военные флоты странъ всего міра развивались по одинаковой схемѣ: сначала появился флотъ *весельный*, галерный; его смѣнилъ затѣмъ флотъ *парусный*, на смѣну которому пришелъ *паровой* машинный флотъ.

Параллельно этому измѣненію двигателя военнаго судна измѣнялось внутреннее его устройство, *постепенно усложняясь*,

слѣдуя, какъ развитію техники различныхъ деталей судооборудованія, такъ и измѣняющимся условіямъ нападенія и защиты, опредѣляемымъ прогрессированіемъ общаго боевого искусства и его вспомогательныхъ средствъ. Начавшись съ деревянной барки, на которой гребли, прикованные къ скамьямъ, галерники, военное судно развилось въ настоящее время до стальнаго броненосца, приводимаго въ движеніе, съ немыслимою для галеры скоростью, помощью гигантскихъ машинъ, мощность которыхъ теперь уже приближается къ 30.000 лошадиныхъ силъ. Примитивная галера преобразилась въ громадный плавучій заводъ, для подробнаго лишь осмотра котораго, я и не говорю объ изученіи, надо затратить нѣсколько дней. Сложность устройства современнаго боеваго судна характеризуется уже тѣмъ, что не существуетъ положительно ни одной отрасли общей техники, ни одного ремесла, которые не принимали-бы участія въ устройствѣ современнаго боеваго корабля. При этомъ сказанные виды человѣческаго искуства проявляются на современномъ военномъ суднѣ въ наиболѣе интенсивной своей формѣ, обусловливаемой кардинальнѣйшимъ требованіемъ теперешняго боевого судостроенія: заключить *наибольшую* мощность въ *наименьшее* пространство. Поэтому-то и говорятъ, что боевой флотъ и служитъ нагляднѣйшимъ показателемъ состоянія техники и технической науки той страны, которая его строила.

Соотвѣтственно усложненію боевыхъ судовъ усложнялось и *управленіе* ими и умѣнье *побѣждать* на нихъ, причемъ, естественно, боевой флотъ той страны являлся наилучшимъ, гдѣ управленіе флотомъ всегда стояло въ уровень съ прогрессированіемъ управляемаго. Это-же, если можно такъ выразиться, *соотвѣтствіе человѣка кораблю* обусловливается, какъ яснымъ пониманіемъ *смысла* существованія боевого флота въ странѣ, такъ и *сознательностью патріотизма* тѣхъ людей, которые посвятили себя службѣ Родинѣ и народу на поприщѣ отстаиванія вооруженной рукой на водѣ интересовъ Отечества и своихъ согражданъ.

Изъ всего сказаннаго ясно, что надлежащее положеніе боевого флота въ странѣ обусловливается тремя обстоятельствами:

1) Соотвѣтствіемъ матеріальной части флота современ-

ному развитію военно-морской боевой техники и содержаніемъ ея въ постоянной боевой готовности.

2) Надлежащимъ управленіемъ, какъ военными судами, такъ и всѣмъ, что до нихъ касается, въ смыслѣ *побѣды надъ врагомъ*, какъ конечной цѣли.

3) Разумно-патріотическимъ воспитаніемъ всѣхъ безъ исключенія чиновъ флота.

Казалось-бы, что и безъ поясненій должно быть понятнымъ, что всѣ эти три стимула такъ неразрывно связаны между собою, такъ другъ друга дополняютъ, что нельзя покуситься ни на одинъ, невозможно пренебречь ни однимъ, чтобы не обратить боевой флотъ въ фикцію многомилліонной стоимости, грозящую при томъ странѣ горемъ, позоромъ и безчестіемъ въ наиболѣе трудныя для нея минуты.

Къ глубокому сожалѣнію Россія, въ лицѣ ея власти и образованнаго общества, *не поняла этого.*

Не поняла она этого даже и послѣ Крымской войны, когда такъ безславно, такъ безцѣльно былъ своими руками затопленъ флотъ, менѣе, чѣмъ за годъ передъ этимъ одержавшій блестящую побѣду подъ Синопомъ и не одну героическую страницу вписавшій въ исторію нашего Отечества.

Послѣ Крымской войны пронесся по Россіи вихрь реформъ, задѣвшій и флотъ русскій. Но увы: *не понимая* неразрывности вышеупомянутыхъ трехъ принциповъ, трудились, во время этого реформированія, надъ *внѣшнимъ, показнымъ*, что, какъ извѣстно, „не единое есть на потребу“.

Это увлеченіе внѣшностью; это битье на дешевый эффектъ; это, скажу прямо, *вольное и невольное обманываніе довѣрчивой страны*, особенно расцвѣло въ царствованіе Императора Александра III, а затѣмъ и Его кроткаго Сына, высоко-патріотическое стремленіе Которыхъ дать Россіи достойный ея флотъ—въ громадной своей части эксплоатировалось туземными хищниками, пробравшимися ко власти надъ флотомъ иноземцами и тайными массонами, подъ прикрытіемъ безмолвія печати и равнодушія общества къ одной изъ серьезнѣйшихъ отраслей обороны своей страны.

Чтобы дать вамъ хоть приблизительное понятіе о томъ, *что* творилось въ этомъ направленіи, я процитирую одно мѣсто изъ фантазіи С. Ф. Шарапова по поводу одного изъ желательныхъ «Маленькихъ писемъ» А. С. Суворина:

«То, что раньше ходило подъ маскою сплетенъ и въ печать попадало только въ видѣ намековъ, будетъ разсказано совершенно откровенно и обосновано документально. Открывается нѣчто въ родѣ гигантской всероссійской прачешной, гдѣ всякому желающему предоставляется отнынѣ мыть грязное бѣлье своего высшаго начальства и выводить пятна хищеній. А, пока эта стирка будетъ идти, господа адмиралы-флагманы и адмиралы „по адмиралтейству“ приглашаются стоять голенькими и воспринимать всякіе комплименты. И услышимъ-же мы исторіи! Сколько матеріалу дастъ Морское вѣдомство. Какія крысы побѣгутъ оттуда. Назидательныя вещи будутъ разсказаны про покупку судовъ во время войны, когда Аргентинскіе крейсера попали къ японцамъ только потому, что двѣ своры русскихъ покупателей не давали одна другой кончить дѣло, вымогая неслыханныя взятки *)».

Въ поясненіе послѣдняго добавлю, что въ «Морской Справочной Книжкѣ» за 1906 г. достаточно подробно указывается, что, въ ожиданіи покупки этихъ Аргентинскихъ, а также и Чилійскихъ крейсеровъ, выходъ эскадры Рожественскаго изъ Кронштадта былъ задержанъ *на мѣсяцъ*, пріостановлены работы по приготовленію остальныхъ нашихъ судовъ (благодаря чему и оказался неготовымъ новый броненосецъ «Слава») и, наконецъ, была выпущена эскадра Небогатова именно въ надеждѣ на подкрѣпленіе въ пути вышеназванными крейсерами **).

Но жизнь и логика не прощаютъ: наскоро поваленный гробъ пріоткрылся въ Портъ-Артурѣ, окончательно слетѣла съ него крышка при Цусимѣ и посейчасъ сыплется оттуда такая смрадная мерзость, что просто ужасъ и оторопь беретъ тѣхъ, кто умѣетъ всматриваться въ житейскія явленія и кто еще не совсѣмъ лишь „по паспорту русскій“.

Согласованіе матеріальной части нашего флота съ современнымъ развитіемъ военно-морской, боевой техники мною было уже пояснено достаточно, чтобы вы могли понять, какъ былъ кореннымъ образомъ нарушенъ первый принципъ той тріады, указанной выше, на которой зиждется надлежащее положеніе въ странѣ боевого флота.

---

*) См. «Свидѣтель». С. Шарапова, № 2.—Стр. 44—45.

**) См. «Морская Справочная Книжка», 1906 г.—*Приложеніе*, стр. 64, 67 — 68.

Посмотримъ теперь, какъ осуществились у насъ два другіе принципа, причемъ отсутствіе наличности третьяго— *разумно-патріотическаго воспитанія* — можно уже авансомъ констатировать, ибо мудрено личному офицерскому составу русскаго флота, составляющему плоть отъ плоти русскаго общества, быть *разумными патріотами*, когда качество это давнымъ давно атрофировалось почти у всей россійской интеллигенціи.

Со временъ Петра и до Крымской войны русское боевое судно представляло парусный корабль, съ пушками въ видѣ „дырокъ, облитыхъ металломъ“ и поставленными на немудрые деревянные станки, причемъ механизмами на подобномъ кораблѣ являлись лишь камбузъ (кухня), да самоваръ.

При такой обстановкѣ, натурально, *одинъ и тотъ же человѣкъ* могъ совершенно свободно, какъ управлять парусами и ходомъ корабля, такъ и распоряжаться стрѣльбой съ него и устанавливать распорядокъ внутренней, судовой жизни.

Облегчалось все это еще и тѣмъ, что всѣ корабли были, такъ сказать, *однотипны*, различаясь лишь величиною, да числомъ пушекъ и мачтъ.

Въ силу всего этого на военномъ флотѣ и образовалась служилая корпорація однороднаго склада, составившаяся преимущественно изъ *дворянъ*-дѣтищъ петербургскаго періода русской исторіи, т. е. изъ людей, вполнѣ отъ народа оторванныхъ и возраставшихъ въ презрѣніи къ этому народу, презрѣніи, цѣликомъ перенесенномъ Петромъ съ Запада вмѣстѣ съ его реформами.

Я намѣренно сказалъ *«дворянъ-дѣтищъ петербургскаго періода русской исторіи»*, чтобы рѣзко выдѣлить это развѣтвленіе русской дворянской семьи отъ *кореннаго русско-дворянскаго ядра*, которое, вступивъ въ исторію во второй половинѣ XII вѣка и окончательно обособившись, какъ преимущественно служилое сословіе, въ концѣ XVI вѣка, всегда было однородно, по духу и мысли, съ патріотической массой народа, отъ котораго, даже не смотря на пресловутое «мѣстничество», никогда себя не отдѣляло въ смыслѣ служенія Родной Землѣ не за корысть, или страхъ, а за совѣсть.

Лишь со временъ Петра, введшаго западно-европейскій абсолютизмъ въ обиходъ русской государственной жизни,

произошелъ расколъ въ русскомъ дворянствѣ, выдѣлившемъ ту несимпатичную вѣтвь «леннаго баронства въ россійской окраскѣ», которая преимущественно и стала питать ту когорту «сорока тысячъ чиновниковъ» разнаго ранга, о которой съ такимъ сокрушеніемъ отзывался Николай I — этотъ наиболѣе видный представитель русскаго императорскаго абсолютизма.

Это-то западное наслоеніе на россійскомъ дворянствѣ и создало верхи той бюрократіи, ту «звѣздную палату», которая, ставъ между Царемъ и народомъ, и довела Россію до Мукдена и Цусимы и теперешней неразберихи.

Это-то наслоеніе, этотъ-то приростъ, исказившій для массы народа истинный, высоко патріотическій обликъ дворянства русскаго, я *единственно* и *исключительно* и буду имѣть въ виду, когда, въ дальнѣйшемъ изложеніи, мнѣ прійдется употреблять выраженіе «русскій дворянинъ».

Итакъ, чтобы не быть ложно понятымъ, я положительно заявляю, что, говоря въ дальнѣйшемъ о русскихъ дворянахъ, я разумѣю тѣхъ «*Павловъ и Петровъ Долгорукихъ*», которые въ служеніи собственнымъ вождѣленіямъ не остановились передъ пляской по жидовской дудкѣ и передъ учиненіемъ жесточайшаго вреда вскормившей ихъ Родинѣ путемъ подрыва заграницей ея денежнаго кредита.

Эти господа, эти «паспортные дворяне русскіе» и сапогъ чистить не достойны у *дѣйствительныхъ россійскихъ дворянъ*—духовныхъ потомковъ *Якова Долгорукаго*, не задумавшагося въ Сенатѣ, передъ лицомъ грознаго Петра, разорвать указъ его, исполненіе котораго могло нанести вредъ Россіи. Этихъ дворянъ, *стойкихъ радѣтелей счастья Родины, ея Царя и народа*, «зубрами» назвала «крутообрѣзанная» печать. Помогай-же Боже этимъ славнымъ «зубрамъ» начисто вымести всѣхъ «изгоевъ» своего стада и во главѣ «черныхъ милліоновъ» народа русскаго, подобно Пожарскому во главѣ «черныхъ сотенъ» Минина, возстановить, наконецъ, нашу Россію въ ея быломъ величіи.

Сдѣлавши это необходимое отступленіе, возвращаюсь къ темѣ.

Еще Кантеміръ констатировалъ, что дворяне добраго стараго времени были къ наукамъ не зѣло привержены и не очень въ нихъ смышлены. Для кораблевожденія-же тре-

бовались такія науки, какъ навигація, мореходная астрономія и т. п., почему съ самаго основанія флота т. е. съ 1696 г., и была учреждена на каждомъ суднѣ должность «*штурмана*», каковая и замѣщалась, вначалѣ вольнонаемными иностранцами а затѣмъ русскими, но только *нижними чинами*, пожалованными въ офицерское достоинство лишь при Императорѣ Николаѣ Павловичѣ, послѣ Его бурнаго плаванія по Черному морю на кораблѣ «Императрица Марія», во время котораго Онъ воочію могъ убѣдиться въ значеніи штурмана на суднѣ.

Такъ какъ судовыя пушки требовали, чтобы изъ нихъ не только стрѣляли, но и содержали ихъ въ порядкѣ, т. е. производили надъ ними операціи «лишь званію людей подлаго состоянія приличныя», то, указомъ 22 апрѣля 1734 г., и былъ учрежденъ «корпусъ морской артиллеріи», чины котораго и завѣдывали чисткой пушекъ «симбирлетомъ», счетомъ снарядовъ и зарядовъ и прочей «черной» работой, а также, какъ люди единственно свободные при общихъ парусныхъ маневрахъ-авралахъ и якорныхъ операціяхъ, должны были выгонять команду изъ палубъ на эти авралы и завѣдывать якорными канатами.

Такъ и сложился, съ самаго начала нашего военнаго флота, тотъ порядокъ вещей, въ силу котораго *морскіе*, или какъ ихъ стали называть «флотскіе» офицеры управляли кораблемъ во всѣхъ отношеніяхъ, а *штурмана* и *артиллеристы* исполняли «черную», такъ сказать, на корабляхъ этихъ работу, оставаясь въ теченіе всей службы своей во флотѣ исключительно въ подчиненномъ положеніи.

Видимаго зла отъ этого не происходило, ибо, повторяю, устройство тогдашняго корабля и его вооруженія вполнѣ допускало возможность офицеру, окончившему курсъ морского учебнаго заведенія, быть на кораблѣ этомъ *вполнѣ компетентнымъ* хозяиномъ—отъ киля до клотиковъ мачтъ.

Хотя артиллеристы, а въ особенности штурмана и поваркивали на «бѣлоручекъ», «выѣзжавшихъ на ихъ спинахъ», но, во-первыхъ, это было далеко несправедливо, а, во вторыхъ, на воркотню ихъ, какъ людей «званіемъ подлыхъ» и вниманія не обращалъ тотъ *полуинородческій конгломератъ*, который, подъ именемъ русскаго дворянства захватилъ въ свои руки, какъ управленіе судами, такъ и всѣмъ, что до

флота касалось, при чемъ, надо замѣтить, что конгломератъ этотъ всегда усиленно разбавлялся и чистыми иностранцами, *по преимуществу англичанами*, приглашаемыми для назиданія русскихъ въ морскомъ дѣлѣ.

Какъ простолюдинъ, попадающій въ городъ, первымъ долгомъ усваиваетъ всѣ отрицательныя стороны городской «цивилизаціи», такъ и, сфабрикованные Петромъ, «дворяне россійскіе», какъ люди некультурные, усвоили отъ «цивилизованнаго» западно-европейскаго барства наиболѣе скверную черту его—взглядъ на все окомъ побѣдителя, которому, *единственно по праву рожденія*, принадлежитъ все лучшее въ государствѣ. Взглядъ этотъ, цѣликомъ усвоенный и нашимъ дворянствомъ, наиболѣе рѣзко выразился въ убѣжденіи, поощряемомъ, впрочемъ, и правительствомъ, что все, соединенное съ „приказываніемъ“, принадлежитъ дворянину, какъ таковому; „повиновеніе“-же достается въ удѣлъ прочимъ людямъ. Отъ исповѣдыванія этого взгляда недалеко уже было и до убѣжденія, что всѣ наиболѣе выигрышныя государственныя должности и службы являются неотъемлемой привиллегіей дворянъ, единственно и исключительно лишь потому, что они—дворяне. Логическимъ послѣдствіемъ подобнаго хода мышленія явилось и приспособливаніе государственныхъ должностей и службъ къ собственнымъ выгодамъ и удобствамъ, чему особенно помогало *постепенное атрофированіе патріотизма* по мѣрѣ развитія петербургскаго періода русской исторіи.

Вся эта обстановка отразилась и на русскомъ военномъ флотѣ, причемъ, повторяю, отрицательные результаты ея не могли сразу сказаться единственно благодаря несложности техники тогдашнихъ боевыхъ судовъ, *въ общемъ одинаковой для всѣхъ флотовъ*, благодаря чему флотскій офицеръ, и не владѣя обширными и разносторонними познаніями, могъ вполнѣ успѣшно справляться съ задачами, предъявляемыми ему обстоятельствами тогдашняго морского боя. Короче сказать *„умѣнье побѣждать“* покоилось тогда на весьма несложныхъ основаніяхъ.

Севастополь, подъ которымъ мы потерпѣли пораженіе между прочимъ и потому, что у насъ былъ исключительно парусный флотъ въ то время, какъ союзники пришли къ намъ съ флотомъ не только большею частью паровымъ, но

даже и броненосцамъ - пріоткрылъ немного завѣсу надъ тѣмъ горькимъ будущимъ, которымъ грозило Россіи культивированіе верхоглядства и внѣшняго барства въ ея военномъ флотѣ.

Но тогда никто вдумчиво за эту завѣсу не заглянулъ и культивированіе „митрофанушекъ", сдобренное презрѣніемъ ко благу Родины, продолжалось въ русскомъ военномъ флотѣ, вступившемъ уже въ третій періодъ развитія военно морской мощи — въ періодъ *машиннаго оборудованія боевыхъ судовъ*, которое развивалось и продолжаетъ прогрессировать такъ быстро, что необходимо большое вниманіе, большой запасъ подготовительныхъ теоретическихъ знаній, чтобы продуктивно слѣдить за этимъ прогрессированіемъ, параллельно которому, этого никогда не слѣдуетъ забывать, *рѣзко измѣняются способы веденія морского боя*, надлежащее усвоеніе которыхъ и даетъ, вѣдь, въ результатѣ, умѣніе побѣждать врага на водѣ.

Послѣ Крымской войны появились первыя машины на нашихъ боевыхъ судахъ и выступила на сцену новая корпорація морскихъ спеціалистовъ—*инженеръ-механики*, также попавшая немедленно подъ категорію „чернорабочихъ флота", въ которой она и поднесь обрѣтается.

На всѣхъ этихъ „чернорабочихъ" флотское начальство смотрѣло буквально, какъ на паріевъ, имѣющихся на корабляхъ исключительно для благополучія господъ командировъ и ихъ коллегъ по мундиру, которымъ еще съ Корпуса и дома прививали тотъ взглядъ на „бѣлопогонниковъ" (т. е. на спеціалистовъ флота), который резюмируется въ, весь флотъ облетѣвшей, фразѣ великаго князя Константина Николаевича: „я бѣлопогонника голаго въ банѣ узнаю".

Политика приниженія спеціалистовъ флота проводилась и проводится поднесь съ безпощадною послѣдовательностью. Укажу лишь на нѣкоторые факты, чтобы вы поняли, до чего дошли въ этомъ направленіи.

Существуетъ въ Кронштадтѣ нѣсколько шефскихъ экипажей, гдѣ служатъ также и офицеры корпусовъ морского вѣдомства, которымъ, однако, приказомъ Генералъ-Адмирала Алексѣя Александровича, запрещено носить тотъ шефскій шифръ на погонахъ, который носятъ ихъ сослуживцы—флотскіе офицеры.

Инженеръ-механики, служащіе на судахъ гвардейскаго экипажа, не имѣютъ права носить формы этого экипажа, которую, однако, носятъ ластовые офицеры, выслужившіеся изъ матросовъ.

Инженеръ-механики, окончившіе наравнѣ съ флотскими офицерами Минный Классъ, не пользуются никакими привилегіями, хотя флотскіе офицеры, окончившіе Морскую Академію по механическому отдѣленію, получали все, что за это причитается.

Никто изъ офицеровъ корпусовъ морского вѣдомства не имѣетъ права быть членомъ Кронштадтскаго Морскаго собранія ранѣе, чѣмъ за него не поручатся письменно два флотскихъ офицера, независимо отъ чиновъ послѣднихъ. Равно корпусные офицеры не имѣютъ права быть членами офицерскихъ собраній тѣхъ экипажей, гдѣ они служатъ и которые имѣютъ такія собранія: они туда вводятся лишь въ качествѣ гостей.

Даже во время послѣдней войны инженеръ-механики получали Владиміра съ мечами за подвиги, за которые по статуту слѣдовалъ Георгій, котораго въ такихъ случаяхъ и давали флотскимъ офицерамъ.

Кажется достаточно, чтобы понять, какъ обращаются во флотѣ съ людьми получившими высшее техническое образованіе, среди которыхъ имѣется не мало и потомственныхъ дворянъ. Надо, впрочемъ, добавить, что почти въ такомъ-же положеніи находятся и морскіе врачи.

Своего начальства, которое было бы правоспособно компетентно разбираться въ технической цѣнности своихъ подчиненныхъ, у корпусныхъ офицеровъ флота нѣтъ: вся ихъ служебная карьера цѣликомъ зависитъ, единственно и исключительно, отъ судовыхъ и экипажныхъ командировъ и высшаго надъ ними «флотскаго» начальства.

Приниженіе и отодвиганіе на заднііі планъ техническаго офицерскаго состава флота проводилось и проводится такъ систематически и умѣло, что широкая публика и не представляетъ себѣ не только ихъ роли, но даже и самаго существованія ихъ на военномъ суднѣ. Дѣло дошло до того, что, читая, или слушая что нибудь о *морякахъ*, эта широкая публика единственно и представляетъ себѣ флотскаго офицера.

Что-же могло получиться при подобномъ порядкѣ вещей?

А то, что изъ флота сталъ массами бѣжать техническій персоналъ, который чувствовалъ себя мало-мальски способнымъ что-нибудь дѣлать и не могъ мириться со своимъ положеніемъ во флотѣ. Оставались лишь безвольные, обремененные семьями, или такіе, которые и сами чувствовали, что не многаго они стоятъ, какъ техники.

Какой-же можно было требовать работы, какого прогресса для дѣла можно было ожидать отъ людей, смотрѣвшихъ на свою службу такими-же глазами, какими смотритъ каторжникъ на тачку, къ которой его насильно приковали?

Натурально, что все и велось *спустя рукава*. Дѣлать это было очень удобно, такъ какъ начальство, могущее лишать морскихъ техниковъ «огня и воды», было очень далеко отъ возможности компетентно контролировать техническую службу.

Этому начальству необходима была лишь *внѣшность* дѣла показное благополучіе, да безусловная покорность тѣхъ, кто къ этому дѣлу приставленъ. За «непокорность»-же карали безпощадно, подъ видомъ «поддержанія дисциплины», и въ каранiи этомъ «флотское» начальство являлось кастой, тѣсно сплоченной, отъ министра до штабного адъютанта, идеей: «не позволять бѣлопогонникамъ задирать носа».

Ну и пошло «втираніе очковъ» во всю, сдобренное въ высокой степени „молчалинствомъ“ и всякими сдѣлками съ совѣстью и присягой. Достаточно прогремѣвшая севастопольская «угольная панама» одна уже могла-бы пояснить, что происходило и, къ сожалѣнію, до сихъ поръ творится во флотѣ на почвѣ безотчетнаго начальствованія съ одной стороны и полнѣйшаго безправія съ другой.

Конечно, описанный порядокъ вещей, прямо и непосредственно, отзывался на техническомъ оборудованіи боевыхъ судовъ, порча котораго и преждевременное изнашиваніе прогрессировали гигантскими шагами, удобно скрываемыя тѣмъ, что суда ходили вообще очень мало, передвигаясь притомъ прямо черепашьей скоростью.

Техническое обученіе командъ также было ниже всякой критики, ибо и въ этой области также царило «втираніе очковъ» начальникамъ школъ, которыми единственно и

исключительно, даже въ школахъ *чисто-машинныхъ* и посейчасъ состоятъ флотскіе офицеры.

Техническое оборудованіе боевыхъ судовъ между тѣмъ все усложнялось и усложнялось, двигаясь впередъ буквально гигантскими скачками и требуя отъ судовыхъ техниковъ все большаго и большаго напряженія, какъ въ смыслѣ пріобрѣтенія подготовительныхъ, теоретическихъ знаній, такъ и въ отношеніи судовой работы надъ, порученными имъ, частями. Какъ усложнилось машинное оборудованіе судовъ, можно судить хотя-бы по тому, что „облитая металломъ дырка“, изображавшая пушку паруснаго корабля, превратилась на современномъ броненосцѣ въ своего рода заводъ, для обслуживанія лишь механизмовъ котораго, управляющихъ только движеніями теперешняго крупнаго морского орудія, понадобилось учредить особую спеціальность „артиллерійскихъ механиковъ“.

Техника, мощнымъ потокомъ вторгающаяся на боевое судно, естественно, все болѣе и болѣе отодвигала на задній планъ «не техниковъ», не могущихъ понять с м ы с л а перерожденія паруснаго корабля въ механическій броненосецъ. Съ каждымъ днемъ начальство убѣждалось все болѣе и болѣе, что во флотѣ происходитъ какая-то странная трансформація, въ силу которой элементъ «приказывающій» все болѣе и болѣе попадаетъ въ руки элемента «подчиненнаго», настроеннаго притомъ далеко недружелюбно въ отношеніи тѣхъ, для которыхъ, мнилось, и флотъ-то россійскій исключительно существуетъ.

Одинъ изъ моихъ бывшихъ командировъ довольно точно выразилъ *сущность* совершавшагося.

«Чортъ возьми!», говорилъ онъ, «и что это теперь за суда строить начали: тутъ дырка, тамъ дырка—прямо изъ каюты выйдти боишься. И вездѣ машины, а при нихъ механики, которые прямо не разберешь, что тамъ такое дѣлаютъ. Прикажешь ему одно, а онъ, быть можетъ, совсѣмъ наоборотъ старается. То-ли дѣло паруса!

Тамъ я всегда видѣлъ и понималъ, что мои офицеры дѣлаютъ».

Въ томъ-то и было несчастіе, что, въ силу крайне быстраго превращенія парусныхъ кораблей въ машинныя суда, превращенія, притомъ, все время прогрессирующаго,

*

управленіе флотомъ и всѣ высшія распорядительныя на немъ должности оказались въ рукахъ старыхъ парусниковъ, которые, не будучи въ состояніи осмыслить совершавшагося коренного превращенія матеріальной части флота, наивно разсчитывали управляться съ нею такъ, какъ то практиковалось при парусномъ флотѣ, когда, повторяю, флотскій офицеръ вполнѣ могъ считаться хозяиномъ корабля, такъ какъ ни одна деталь этого сооруженія не составляла для него секрета, со всѣми ими онъ могъ разумно управляться и раціонально обучать другихъ этому управленію.

Но, обученный въ предѣлахъ потребностей парусной эпохи и съ Корпуса пропитываемый традиціей «всемѣрнаго властвованія», начальственный составъ машиннаго флота не понялъ, что наступило время, что настала пора, когда военный флотъ можетъ побѣждать только лишь тогда, когда на немъ существуютъ люди дѣйствительно умѣющіе, при всякихъ условіяхъ, *управляться*, какъ слѣдуетъ съ деталями боевого оборудованія и люди дѣйствительно умѣющіе *использовать функціи*, обслуживаемыя этими деталями. Обѣ эти корпораціи людей одинаково почтенны, одинаково необходимы Россіи и ея флоту-слѣдовательно *абсолютно никакихъ* различій не должно быть у однихъ въ пользу другихъ. Когда боевой корабль представляетъ сплошной заводъ, оборудованный деликатнѣйшими произведеніями техническаго генія, *не существуетъ въ мірѣ человѣка*, могущаго продуктивно объять умомъ своимъ это оборудованіе во всей его цѣлокупности, не говоря уже о правоспособности управляться со всѣми отдѣльными деталями его.

Этого не поняло флотское начальство, какъ не уразумѣло оно и того, что, съ измѣненіемъ матеріальной части боевыхъ судовъ, кореннымъ образомъ измѣнялась и самая наука *сражаться на этихъ судахъ*, наука усложнившаяся до такой степени, что усваивать ее, т. е. *учиться побѣждать*, приходится съ мичманскаго чина.

Самомнѣніе невѣжества въ этомъ смыслѣ доходило до твердаго убѣжденія, что *единственно достаточно* носить адмиральскій, или вообще флотскій мундиръ, чтобы вполнѣ успѣшно разить врага на любомъ изъ современнѣйшихъ броненосцевъ. Что я въ данномъ случаѣ не преувеличиваю, доказывается, напр., слѣдующимъ фактомъ.

Одинъ изъ выдающихся флотскихъ офицеровъ Н. Н. Хлодовскій въ «Морскомъ Сборникѣ» напечаталъ изслѣдованіе о наивыгоднѣйшей тактикѣ современнаго эскадреннаго боя, которое, по оригинальности и вѣрности мыслей, сразу-же обратило на себя вниманіе передовыхъ военно-морскихъ державъ. Прочитавъ въ заграничныхъ журналахъ похвалы этой талантливой работѣ, начальство препроводило ее для отзыва флагманамъ плававшихъ тогда эскадръ. Не знаю, что отвѣтили другіе, но одинъ изъ флагмановъ возвратилъ присланное съ припиской: «все это-вздоръ, свидѣтельствующій лишь о недисциплинарномъ желаніи лейтенанта учить адмираловъ».

А нуждались-ли адмиралы русскаго флота въ подобномъ обученіи, наглядно показалъ адмиралъ Іессенъ въ бою 1-го августа 1904 года, когда, единственно благодаря остроумію выбраннаго имъ расположенія судовъ, и погибъ несчастный «Рюрикъ», а на немъ, по злой ироніи судьбы, и тотъ, кто собирался, якобы, „учить адмираловъ“.

Тактическому-же мудрствованію Рожественскаго подъ Цусимой Россія на половину, если не больше, обязана гибелью своего флота.

А вспомните князя Ухтомскаго, а вдумайтесь въ мольбы честнаго В. К. Витгефта, „умолявшаго“ Намѣстника не назначать его начальникомъ Портъ-Артурской эскадры, послѣ гибели С. О. Макарова, такъ какъ онъ „не чувствуетъ въ себѣ способностей флотоводца“.

А остальные думаете вы, л у ч ш е?

И вотъ, съ такой подготовкой вступивъ съ палубы паруснаго корабля на машинный броненосецъ, начальство, однако, первое, что внесло въ абсолютно ему неизвѣстное дѣло—это *всемѣрное властвованіе*, властвованіе, во что-бы то ни стало.

Рельефнѣйшимъ образомъ сказанное обрисовалось въ „Морскомъ Уставѣ“—этомъ кодексѣ, регламентирующемъ всю жизнь военнаго флота.

Уставъ этотъ, съ появленіемъ машиннаго флота, пересоставляли и переиздавали нѣсколько разъ комиссіи исключительно изъ адмираловъ и флотскихъ штабъ-офицеровъ. Въ результатѣ-же получилось литературное произведеніе, цѣликомъ списанное съ Устава парусной эпохи и лишь

сдобренное ничего не говорящими общими мѣстами относительно современныхъ судовъ. Но принципъ „властвованія“ красной нитью проходитъ черезъ каждую строчку этого Устава, выливаясь зачастую во фразахъ вродѣ: „старшій судовой механикъ *управляетъ* механизмами корабля подъ *наблюденіемъ* командира“ и т. д. Авторы подобныхъ фразъ даже и труда себѣ не дали подумать, какъ выпучиваютъ они высокую должность судового командира, снабжая ее подобными фиктивными прерогативами, требующими отъ командира детальнѣйшаго знанія того, чего знать онъ физически не имѣетъ возможности, всецѣло поглощенный прямыми обязанностями своего отвѣтственнаго званія-управителя боевыми функціями ввѣреннаго ему судна и обучающаго этому управленію своихъ будущихъ помощниковъ и замѣстителей въ бою.

Вздорность Морского Устава и полная непримѣнимость содержанія его къ машинному флоту сразу-же поставили на фальшивую почву весь строй *новой* военно-морской жизни, что, естественно, и отразилось на флотѣ, какъ *дѣйствительномъ* боевомъ оружіи Россіи.

Но, если «властвованіе» и «держаніе въ ежевыхъ рукавицахъ» штурмановъ и артиллеристовъ сходило вначалѣ съ рукъ сравнительно безвредно для пользы русскаго флота, такъ какъ командиры все-таки могли болѣе, или менѣе контролировать отдаваемыя ими распоряженія по штурманской и артиллерійской частямъ, то въ отношеніи судовыхъ механиковъ такая постановка дѣла *сразу-же* стала приносить свои отрицательные плоды, такъ какъ для начальства судовые механизмы, даже какъ ни были они сравнительно просты въ первое время, сразу-же явились весьма неизвѣстной вещью.

«Бѣлопогонники» это сейчасъ-же сообразили и, оставаясь высоко-лояльными и сугубо-почтительными, принялись во всю надувать гг. командировъ, особенно тѣхъ, что были покрикливѣе. Тѣ въ свою очередь надували адмираловъ; адмиралы—властей подъ шпилемъ, а тѣ... всю Россію, благо она совсѣмъ не интересовалась своимъ флотомъ.

Всякія машины на судахъ блестѣли, какъ жаръ; механики около нихъ вытягивались въ струнку при проходѣ начальства и... было все благополучно. Если-же иногда и приходилось старшему механику, едва судно забирало ходъ,

выходить наверхъ и, приложивши руку къ козырьку съ ласковостью во взорѣ докладывать: «позвольте остановить машину-мотылевый подшипникъ очень грѣется», то это такъ и считалось обычной для машины вещью: сейчасъ-же требовать остановки, едва она минуть 5 повертится.

Прошу не забывать, что на современномъ *машинномъ* боевомъ суднѣ подъ именемъ «машины» слѣдуетъ понимать не только тотъ аппаратъ, помощью котораго судно передвигается. На теперешнемъ суднѣ положительно всѣ его боевыя и мирныя функціи выполняются посредствомъ различныхъ машинъ.

Чтобы оцѣнить немного съ этой точки зрѣнія современное боевое судно, сообщу что, напр., на крейсерѣ «Громобой», кромѣ движущихъ судно машинъ, мощностью въ 15.000 силъ, находятся, въ числѣ 70, такъ называемые, «вспомогательные механизмы», общей мощностью 3.000 силъ, обслуживающіе самыя существенныя судовыя, въ особенности *боевыя* функціи. Механизмы эти разбросаны по всему судну и отъ исправности каждаго изъ нихъ зависитъ иной разъ исходъ боя. Вспомните: «Рорикъ» погибъ потому, что у него испортилась та машина, посредствомъ которой управляютъ рулемъ, и вы поймете, какъ важна общая и постоянная исправность машинъ на современномъ боевомъ кораблѣ. Японцы это отлично понимали, а потому-то въ каждомъ сраженіи съ нашими судами, они первымъ долгомъ старались повредить дымовыя трубы, чтобы нельзя было держать паръ въ котлахъ и кормовыя части судовъ, чтобы лишить судно возможности управляться помощью той машины, которая установлена для этой цѣли въ кормѣ судна.

А, чтобы вы поняли, чего стоитъ содержаніе въ постоянной боевой готовности машиннаго оборудованія нынѣшняго боевого судна, я приведу небольшую выписку изъ доклада инженеръ-механика военнаго флота С. А. Соединенныхъ Штатовъ, капитанъ-лейтенанта Уиллитса:

«При современныхъ высокихъ давленіяхъ пара уходъ за механизмами на судахъ требуетъ самаго усерднаго и точнаго вниманія, какое только можно себѣ представить. Простое перечисленіе работъ, производимыхъ машинной командою на несущемъ службу паровомъ суднѣ съ машинами большой мощности, показалось-бы невѣроятнымъ дл

неспеціалиста и годилось-бы служить примѣромъ той вѣчной бдительности, которой покупается безопасность, столь мало цѣнимая тѣми, кто этого не знаетъ».

Теперь, я полагаю, понятно какая гроза вырисовывалась въ перспективѣ, какая жалкая будущность готовилась русскому флоту *во время войны* т. е. именно тогда, когда отъ правильной и безъ отказа работы всѣхъ судовыхъ механизмовъ, и работы притомъ, самой интенсивной, зависитъ, въ буквальномъ смыслѣ слова, политическая безопасность и даже *честь* государства.

Поймите, что современный машинный флотъ—ничто, разъ машины его неисправны. Надзоръ-же за исправностью этихъ машинъ ввѣренъ у насъ людямъ, техническую цѣнность которыхъ на суднѣ никто провѣрить не можетъ, людямъ, которые на службу свою смотрятъ, какъ на каторгу; людямъ, самолюбіе которыхъ ежеминутно, на самомъ законномъ основаніи, можетъ терзать любой безусый мичманъ, хлопающій глазами на мостикѣ въ должности «вахтеннаго начальника», или юродствующій въ каютъ-кампаніи въ званіи «старшаго офицера»; люди, наконецъ, вся служба которыхъ, даже честь и доброе имя, зависятъ буквально отъ мановенія пальца того, или инаго, стоящаго надъ нимъ, желтопогоннаго помпадура.

А, какъ смотрятъ помпадуры эти на инженеръ-механиковъ флота, пояснилъ недавно профессоръ Худяковъ въ своей брошюрѣ «Путь къ Цусимѣ», гдѣ онъ пишетъ, напр., слѣдующее:—Когда директоръ СПБ. Политехникума, князь Гагаринъ, обратился къ одному изъ представителей высшей морской власти съ просьбой объ опредѣленіи племянника его, окончившаго курсъ Московскаго Инженернаго Училища, инженеръ-механикомъ во флотъ, то власть эта ему отвѣтила: «И охота Вамъ, русскому князю, отдавать своего племянника къ намъ въ механики: развѣ Вы не знаете, что господа эти у насъ *паріями* считаются». И это говорилось во время сборовъ эскадры Рожественскаго!

Однако, въ силу простой логики вещей, эти «паріи» фактически все болѣе и болѣе завладѣвали военнымъ судномъ, артиллерія и штурманская часть котораго къ тому времени также настолько усложнилась и видоизмѣнилась,

что стала выходить изъ того круга свѣдѣній, которыми обладали на этотъ счетъ флотскіе офицеры.

Ясно почувствовалась фальшь положенія «приказывателей», буквально на каждомъ шагу наталкивающихся на полную невозможность контролировать свои приказанія; чующихъ, однако, что приказанія эти могутъ исполняться *не такъ*, а потому принужденныхъ скрѣпя сердце заигрывать съ тѣми, которыхъ думали «держать въ кулакѣ». А заигрывать приходилось, ибо отъ очень рьянаго «приказывателя» немедленно списывались, подъ разными предлогами, «бѣлопогонники», выборъ которымъ судовъ представлялся широкій, ибо съ увеличеніемъ числа кораблей, усилилось и бѣгство изъ флота его спеціалистовъ.

Надо было изобрѣтать какой-нибудь выходъ изъ создавшагося невыгоднаго положенія. Его и изобрѣли.

Въ своемъ «Письмѣ въ редакцію» «Новаго Времени» (5 декабря 1904 г.) вице-адмиралъ А. А. Бирилевъ укорялъ «писакъ», что они своимъ нытьемъ о флотѣ наводятъ уныніе на общество, а въ особенности на тѣхъ, кто готовитъ вторую эскадру, которую онъ называлъ *„огромною, хорошо сформированною и укомплектованною силою, равной съ силами японскаго флота и имѣющей всѣ шансы на полный успѣхъ въ открытомъ бою“*. При этомъ онъ говорилъ: «Не бойтесь, что напутаютъ-*напутаютъ и вывернутся*, на это моряки мастера, такъ ужъ они Господомъ Богомъ и службой созданы».

Въ этомъ смыслѣ адмиралъ-оптимистъ былъ вполнѣ правъ и вы сейчасъ увидите, какъ *во славу Россіи и русскаго флота* умѣютъ «выворачиваться» господа моряки.

Собралось подъ шпилемъ, орлами украшенное, начальство и начало обсуждать вопросъ объ «урегулированіи технической службы на судахъ флота».

Наиболѣе радикально настроенные члены комиссіи предложили «учить техниковъ поменьше: учить ихъ настолько, чтобы они лишь для военнаго флота годились, но, чтобы ихъ на частныя службы не брали—тогда они и въ отставку выходить не будутъ». Но, по справкамъ подъ рукою, у свѣдущихъ лицъ, мѣра эта была сочтена черезчуръ рискованною, а потому вопросъ рѣшили съ другого конца.

Такъ какъ *нижній чинъ* ни въ какія отставки выходить не смѣетъ, мудрость-же управлять, да присматривать за

разными машинами, по мнѣнію адмираловъ, небольшая, то и надо *постепенно передавать всю техническую судовую службу матросамъ*, поставивъ надъ ними «начальниками» флотскихъ офицеровъ, приказаній которыхъ, натурально, нижніе чины перепачивать *не посмѣютъ*. А, когда это дѣло будетъ вполнѣ налажено, тогда господа механики и прочіе «недовольные» могутъ хоть всѣ гуртомъ въ отставку убираться.

Проектъ этотъ былъ затѣмъ детально обсужденъ, принятъ и началъ, при безмолвіи печати и равнодушіи русскаго общества приводиться въ исполненіе подъ прикрытіемъ ламентацій о пользѣ службы, необходимости для флотскаго офицера быть знатокомъ всѣхъ судовыхъ спеціальностей, о примѣрѣ Англіи и т. п.

Прежде всего отобрали отъ механиковъ завѣдываніе судовыми электротехническими устройствами т. е. исключительно въ то время электрическимъ освѣщеніемъ.

Чтобы оцѣнить всю пользу для русскаго военнаго флота этой мѣры, надо принять во вниманіе, что, напр., въ СПБ. Электротехническій Институтъ поступаютъ по строгому конкурсу, окончившіе полный курсъ реальнаго училища, занимаются въ Институтѣ электротехникой, минимумъ, 3 года, но и то по выходѣ не получаютъ самостоятельныхъ должностей, даже и при мелкихъ электрическихъ установкахъ.

Во флотѣ же нашли возможнымъ, принимая въ Минный Классъ съ познаніями по математикѣ и физикѣ болѣе, чѣмъ убогими, проходить, въ теченіе двухъ лѣтъ, судовую электротехнику, въ числѣ чуть не десятка другихъ предметовъ и ввѣрять, вскорѣ по выходѣ, подобному „спеціалисту“ электрическое оборудованіе корабля мощностью теперь измѣряемой тысячами силъ и обслуживающее, помимо освѣщенія, такія функціи судна, какъ отливаніе воды въ случаѣ пробоины, вентиляція, управленіе рулемъ и якорями, сигнализація, противопожарное устройство, отраженіе минныхъ аттакъ и пр.

Въ началѣ курсъ Миннаго Класса былъ двухлѣтній, а потомъ его сократили до одного года. А, съ какими подготовительными свѣдѣніями поступали туда флотскіе офицеры, можно судить по тому, что въ Минномъ Классѣ и по сейчасъ существуетъ „подготовительный математическій курсъ», продлжающійся около 2 мѣсяцевъ, ибо печальный опытъ пока-

залъ, что съ тѣми свѣдѣніями по математикѣ и физикѣ, съ которыми офицеры выпускаются изъ Морского Корпуса, никакихъ спеціальныхъ техническихъ предметовъ изучать невозможно. Съ какими-же свѣдѣніями выпускались изъ Класса „минные офицеры"—это мнѣ близко извѣстно, какъ бывшему члену преподавательскаго состава Класса, сердце котораго не разъ сжималось болью за судьбу русскаго флота, слыша, за какіе отвѣты ставила удовлетворительные баллы экзаменная комиссія подъ предлогомъ, что «минныхъ офицеровъ мало, а потому строгими на экзаменахъ быть нельзя».

А, какъ подобная фабрикація минныхъ спеціалистовъ отзывалась на соотвѣтственномъ оборудованіи судна, это опять таки, мнѣ близко извѣстно, какъ бывшему мастеру динамоэлектрической мастерской Кронштадскаго порта, получавшему въ ремонтъ динамо-машины, аккумуляторы и т. п. варварски изношенными послѣ какой нибудь 3—4 мѣсячной службы.

Затѣмъ съ 1885 года былъ упраздненъ корпусъ флотскихъ штурмановъ и функціи ихъ перешли къ флотскимъ офицерамъ, для которыхъ найдено достаточнымъ, по окончаніи курса Корпуса, прослушать лишь одну зиму «краткій курсъ штурманскаго дѣла» въ Кронштадтѣ. Къ *чему* это привело, достаточно убѣдительно иллюстрируется тѣмъ мѣстомъ изъ рѣчи члена-обвинителя контръ-адмирала Щенсновича, 14 ноября этого года, при разборѣ дѣла объ аваріи Императорской яхты «Штандартъ», которое я здѣсь и приведу:

«Далѣе членъ-обвинитель перешелъ», говоритъ «Новое Время» (№ 11379), «къ указаніямъ на крайне серьезные недочеты штурманской части морского вѣдомства.... незнаніе своихъ обязанностей происходитъ отъ того, что штурманское званіе дается легко, безъ спеціальнаго обученія этому важному дѣлу въ кадетскихъ корпусахъ. Неудивительно поэтому, что лейтенантъ—вахтенный начальникъ—(онъ-же и старшій штурманскій офицеръ яхты) не сумѣлъ даже опредѣлить мѣсто посадки яхты на камень. На яхтѣ, въ силу тѣхъ-же обстоятельствъ, имѣются невѣрныя карты, непровѣренные компасы и т. д. Бѣдствіе съ яхтой произошло не отъ самой яхты, а отъ незнанія и неопытности офицеровъ».

Опредѣлять по картѣ мѣсто судна—это азбука навигаціоннаго дѣла и *не знающимъ этой азбуки* оказался лейте-

нантъ т. е. *морякъ, минимумъ пяти лѣтъ дѣйствительной службы*, прослушавшій притомъ «спеціальный» штурманскій курсъ и исполняющій обязанности *старшаго* штурмана яхты, *везущей Государя со всея Семьей!* Вѣдь фактъ этотъ былъ юридически констатированъ 14 ноября 1907 года въ засѣданіи особаго присутствія военно-морского суда!

Надо принять во вниманіе, что, при посадкѣ «Штандарта» на камень, нѣкоторые изъ паровыхъ котловъ его потерпѣли аварію такого рода, что, будь они не системы Бельвилля, а такіе, какъ на другой Императорской яхтѣ «Полярная Звѣзда» то весьма возможенъ былъ бы *взрывъ* ихъ т. е. катастрофа, при которой вся яхта «Штандартъ» разлетѣлась бы буквально въ клочки.

И подобное громаднѣйшее для Россіи несчастіе, особенно въ теперешнее смутное время, могло произойти единственно благодаря тому, что лейтенантъ не зналъ какъ слѣдуетъ быть того дѣла, которымъ ему довѣрили править на Царской яхтѣ.

А, какъ обстоитъ теперь навигацкое дѣло на прочихъ т. е. главнымъ образомъ *боевыхъ* судахъ, поясняетъ генералъ-маіоръ Аренсъ—бывшій флотскій офицеръ.

«Не могу признать», - говоритъ онъ, «упраздненіе у насъ штурмановъ актомъ высокой государственной мудрости... мы отказались отъ весьма важной выгоды имѣть воспитанныхъ на прекрасныхъ традиціяхъ, искусныхъ, опытныхъ и искренно преданныхъ своему дѣлу штурмановъ. Послѣднихъ нашъ флотъ сейчасъ вовсе не имѣетъ, такъ какъ нельзя же въ серьезъ считать ими тѣхъ молодыхъ лейтенантовъ и мичмановъ, которые заняты лишь отбываніемъ номера, необходимаго для дальнѣйшаго движенія по службѣ. Если-бы собрать статистическія данныя объ аваріяхъ за послѣдніе 20 лѣтъ, то картина получилась-бы вѣроятно весьма поучительная *)».

Одновременно съ штурманами былъ, въ 1885 году, упраздненъ „корпусъ морской артиллеріи“, функція котораго также перешла къ флотскимъ офицерамъ, для которыхъ считалось вполнѣ возможнымъ, прослушавъ максимумъ годъ, курсъ Артиллерійскаго Класса, усвоить то, что, минимумъ, въ 3 года, усваиваютъ юнкера Артиллерійскихъ

*) См. «Морской Сборникъ». 1907 г.—№ 10.—Библіографія.—Стр. 17.

училищъ военнаго вѣдомства, куда поступаютъ, какъ извѣстно, лучшіе по математикѣ и физикѣ кадеты изъ Корпусовъ. При этомъ надо замѣтить, что сухопутные артиллеристы должны, для полученія права командовать батареей, прослушать еще дополнительный, годичный курсъ въ Царскосельской артиллерійской школѣ. А, вѣдь извѣстно, что судовыя орудійныя установки, да и самая морская стрѣльба, все это куда сложнѣе, чѣмъ на берегу, не говоря уже о томъ солидномъ запасѣ электротехническихъ знаній, которымъ надо обладать, чтобы продуктивно управляться съ электромоторами, обслуживающими движеніе орудія, подачу зарядовъ и снарядовъ и т. п.

А насколько новая постановка артиллерійскаго дѣла удовлетворяла пользамъ флота, намъ поясняетъ печатно преподаватель Артиллерійскаго Класса, капитанъ - лейтенантъ Д. Вердеревскій, говорящій, въ сентябрьской книжкѣ „Морского Сборника“ за *этотъ* годъ, слѣдующее:

„Артиллерійскій офицерскій классъ, въ настоящее время, выпускаетъ офицеровъ въ большинствѣ случаевъ, по своей подготовкѣ, неспособныхъ удовлетворять тѣмъ строгимъ требованіямъ, которыя необходимо предъявлять къ современнымъ морскимъ артиллеристамъ *)“.

Онъ-же и поясняетъ, почему создался такой порядокъ вещей. Согласно единогласному мнѣнію учебнаго совѣта Класса:

„Усваиваютъ дѣйствительно, а не заучиваютъ къ экзамену, курсы класса только самые способные, которыхъ ежегодно бываетъ въ выпускѣ 1—2 человѣка. Остальные по признанію искреннихъ изъ нихъ, получаютъ лишь нагроможденіе фактовъ и идей и. если они потомъ, уже на службѣ продолжаютъ работать, то изъ нихъ дѣйствительно вырабатываются в п о с л ѣ д с т в і и спеціалисты, но такихъ работниковъ на службѣ къ сожалѣнію бываетъ немного, большинство-же удовлетворяется тѣмъ, что вынесли изъ класса, въ наивномъ, очевидно убѣжденіи, что вся суть артиллерійскаго дѣла заключается въ ношеніи значка *)“.

Другой преподаватель Класса, капитанъ 1-го ранга Герасимовъ, въ своемъ проектѣ преобразованія Класса, говоритъ: „громадное большинство слушателей не усваиваетъ курсовъ Класса *)“.

*) См. «Морской Сборникъ», 1907 г. № 49. Неоф. отд. Стр 34 и 30.

Какъ видимъ, оба преподавателя Артиллерійскаго Класса печатно свидѣтельствуютъ, что наличный составъ морскихъ артиллеристовъ изъ флотскихъ офицеровъ, въ громаднѣйшемъ большинствѣ своемъ, совершенно непригоденъ къ несенію своей спеціальной службы. Отъ себя-же добавлю, что, если въ теченіе дальнѣйшей службы, изъ кого-либо изъ нихъ и выработывался дѣйствительно годный спеціалистъ, то это случалось обычно ко времени перехода подобнаго артиллериста на должность старшаго офицера, или командира, когда, естественно, отбрасывалась всякая артиллерія, за обиліемъ новыхъ служебныхъ обязанностей.

И людямъ съ подобной подготовкой, въ теченіе болѣе 20 лѣтъ отдавали управленіе судовой артиллеріей т. е. функціей, для которой, строго говоря, и весь-то боевой корабль существуетъ, такъ какъ артиллерія, и только она одна, рѣшаетъ судьбу современнаго морского боя.

Ну развѣ при такомъ порядкѣ вещей мудрено было японцамъ, разстрѣливать, какъ щиты, наши корабли при Цусимѣ?

Также забрали флотскіе офицеры подъ себя и водолазное дѣло.

Наконецъ, стали пускать пробные шары и по поводу завладѣнія функціями инженеръ-механиковъ. Мнѣ самому приходилось присутствовать при очень подробныхъ обсужденіяхъ вопроса объ учрежденіи во флотѣ «машинныхъ лейтенантовъ», которыя, прослушавъ одну зиму «соотвѣтственный» курсъ, стояли-бы вахты въ машинныхъ отдѣленіяхъ современныхъ кораблей, на каждомъ изъ которыхъ предполагалось, на первое время, имѣть лишь по одному инженеръ-механику, для инструктированія означенныхъ машинныхъ лейтенантовъ.

„Но слава Богу, отъ этой системы подготовки механиковъ насъ Господь Богъ упасъ“, говоритъ капитанъ-лейтенантъ Д. Вердеревскій въ своей статьѣ „Реформа спеціальнаго образованія офицеровъ флота *)“. Рискованность проекта, какъ видимъ, признается даже и флотскимъ офицеромъ, но я нисколько не буду удивленъ, если онъ и всплыветъ когда нибудь теперь.

Для заманиванія флотскихъ офицеровъ на дополнитель-

*) См. «Морской Сборникъ» 1907 г. № 10.—Неоф. отд., стр. 46.

ную науку въ разные спеціальные Классы, учредили для нихъ солидные добавочные оклады, въ силу чего они довольно охотно дѣлались „спеціалистами“, тѣмъ болѣе, что это избавляло отъ скучныхъ якорныхъ вахтъ.

Параллельно реформѣ въ Морскомъ Корпусѣ „расширили“ курсы спеціальныхъ предметовъ, въ силу чего перечень выпускныхъ экзаменовъ возросъ чуть не до 40 названій. Но это было страшно лишь по видимости. На самомъ дѣлѣ перечень этотъ обращался въ весьма снисходительный разговоръ у доски кадетъ съ экзаменаторомъ, ибо Морской Корпусъ всегда считался и считается до сихъ поръ не *учрежденіемъ, подготавливающимъ отвѣтственныхъ дѣятелей русскаго военнаго флота*, а „учебнымъ заведеніемъ, гдѣ флотскіе офицеры могли бы воспитывать своихъ дѣтей“.

Для уясненія, чему и какъ учатъ въ этомъ единственномъ на Руси разсадникѣ будущихъ командировъ и адмираловъ нашего флота, самое лучшее приведу отзывы самихъ абитуріентовъ объ своей alma mater.

Капитанъ 2-го ранга Г. фонъ-Шульцъ говоритъ:

„Далеко не всѣ морскія и дворянскія семьи желаютъ отдать своихъ дѣтей въ Морской Корпусъ, давно уже не пользующійся репутаціей хорошаго образовательнаго заведенія **)“.

По этой именно причинѣ отецъ моій—флотскій офицеръ—и не отдалъ меня въ Морской Корпусъ, а опредѣлилъ въ Кадетскій, предоставивъ затѣмъ переходить во флотъ, если пожелаю; но отъ желанія этого меня все время отговаривалъ, Директоръ Корпуса—бывшій флотскій офицеръ, указывая на тѣ «отбросы», какъ онъ выражался, которые ежегодно уходили изъ нашего Корпуса въ тогдашнее Морское Училище.

Затѣмъ фонъ-Шульцъ продолжаетъ:

«На производившихся весною 1906 года гардемаринскихъ экзаменахъ обращало на себя вниманіе неумѣніе экзаменующихся примѣнять свои познанія на практикѣ. На многіе вопросы программы юноши предпочитали вытверживать отвѣты наизусть, не вникая въ сущность дѣла. Конечно, такіе отвѣты доказываютъ только безсознательное отношеніе

**) См. «Морской Сборникъ» 1907 г. № 10.—Неоф отд., стр. 39.

ученика къ изучаемому предмету, или безучастное-преподавателя.

Но иногда оно является и естественнымъ разультатомъ недостаточной общеобразовательной подготовки, математической, или физической.... На недостаточность теоретической подготовки молодыхъ офицеровъ постоянно, изъ года въ годъ указываютъ и комиссіи, производящія испытанія мичмановъ и лейтенантовъ въ спеціальные офицерскіе классы — артиллерійскій и минный *).

Констатировавъ у молодыхъ флотскихъ офицеровъ наличность познаній по артиллеріи „не большихъ чѣмъ у окончившихъ Смольный институтъ“, капитанъ-лейтенантъ Д. Вердеревскій далѣе говоритъ:

«А познанія гг. офицеровъ, поступавшихъ въ классъ, по электричеству не шли далѣе освѣдомленности о томъ, что въ лисьемъ хвостѣ, а за его отсутствіемъ и въ кошачьемъ, сидитъ какое-то электричество..... Офицерство поступало въ классъ съ познаніями по химіи, пожалуй еще меньшими, чѣмъ по электричеству.... А оптическое слово «фокусъ» очень многихъ питомцевъ Корпуса наводитъ на веселыя мысли объ индійскихъ факирахъ, показывающихъ въ циркѣ чудеса бѣлой и черной магіи“.

Столь, мало подходящими къ серьезности предмета, веселыми штрихами очерчиваетъ *флотскій* офицеръ «поражающе плохую остановку учебнаго дѣла въ Морскомъ Корпусѣ», какъ онъ выражается **).

На стр. 430 книги своей «Очеркъ устройства управленія флотомъ въ Россіи и иностранныхъ государствахъ» погибшій подъ Цусимой капитанъ 2-го ранга А. Г. Витте серьезный, вдумчивый и очень образованный флотскій офицеръ, говоритъ:

«Отъ питомцевъ Морского Корпуса судовое начальство вправѣ требовать: 1) либо наличіе твердыхъ, хотя и неглубокихъ теоретическихъ знаній, либо 2) знакомства съ моремъ и знанія судового обихода, при слабыхъ теоретическихъ свѣдѣніяхъ. Но нынѣшніе мичмана приносятъ: по первому пункту —туманныя картины; по второму—ничего».

При этомъ подобный суровый приговоръ подкрѣпляется

*) D—o. стр. 52—53.
**) См. «Морской Сборникъ». 1907 г.—№ 9.—Стр. 32—34.

ссылкой на *недовольство флота выпускаемыми изъ Корпуса офицерами.*

Втираніе очковъ, научное верхоглядство и *покрываніе дипломомъ самаго вопіющаго невѣжества*—это, вѣдь, пороки всѣхъ нашихъ «народно-просвѣтительныхъ» учрежденій. Страннымъ было-бы считать избавленнымъ отъ нихъ Морской Корпусъ—учрежденіе вѣдомства, гдѣ «очковтираніе» и «выворачиваніе» давно уже возведено въ принципъ. Вѣдь еще покойный Управляющій Морскимъ Министерствомъ И. А. Шестакомъ громко указывалъ на главное зло нашей морской службы—*недостатокъ правды во всемъ строѣ ея и несоотвѣтствіе кажущагося съ дѣйствительнымъ.* Даже Чихачевъ, въ бытность его начальникомъ Главнаго Морского Штаба «поставилъ себѣ руководящею цѣлью» борьбу съ этимъ зломъ. Въ былое время объ этомъ-же твердилъ Чичаговъ, демонстративно даже девизъ себѣ избравшій! „быть, но не казаться".

И все-таки ничего изъ этого не вышло, кромѣ Цусимы съ ея послѣдующими перипетіями. Всегда былъ у насъ «близирный», какъ говорилъ Остерманъ, флотъ; „близирными"-же было всегда и большинство его дѣятелей, впитывавшихъ въ себя ядъ двуличности еще со школьной скамьи.

Зараженные еще съ Корпуса возможностью *путемъ фальшиваго знанія пролѣзать въ люди,* флотскіе офицеры, поступая потомъ въ разные «спеціальные» классы, еще болѣе утверждались въ этомъ отношеніи, а, проходя на судахъ свою „спеціальную" службу, окончательно приходили къ убѣжденію, что «столовыя и морское довольствіе есть вещь, а прочее все—гиль».

И вотъ, базирующаяся на подобномъ фундаментѣ, служба флотскаго офицера складывалась приблизительно слѣдующимъ образомъ. Прогастролировавъ лѣтъ 10—15 по различнымъ «спеціальностямъ» (къ которымъ надо отнести и «ревизорствованіе»– завѣдываніе всѣмъ судовымъ хозяйствомъ), онъ добирался, наконецъ, до званія «старшаго офицера» т. е. надзирателя, главнымъ образомъ, за *показной* чистотой и наружной щеголеватостью судна. Отбывъ этотъ стажъ, онъ перебирался въ командиры, а затѣмъ и въ адмиралы.

Понятно, что во время подобнаго прохожденія службы флотскому офицеру и возможности не было практиковаться

не только что въ умѣніи *распоряжаться въ бою съ судовыми функціями,* но даже и судномъ управлять. Не забудемъ притомъ, что, такъ назв. „плаванія“ нашихъ судовъ, въ особенности заграничныя, есть ничто иное, какъ весьма увеселительныя, долговременныя стоянки по портамъ, съ весьма рѣдкими и крайне тихоходными передвиженіями между ними.

Необходимости для флотскаго офицера спеціальнаго *военно-морского* образованія никто изъ властей не признавалъ, довольствуясь лишь тѣмъ, чтобы въ каждомъ уголкѣ судна былъ «начальникомъ» флотскій офицеръ. А, такъ какъ каждый уголокъ современнаго боевого корабля занятъ той, или иной «техникой», то и очутились флотскіе офицеры какими-то *гастролирующими псевдо-техниками*, чуть не ежегодно мѣнявшими свою «спеціальность». О *военно-морскомъ ремеслѣ,* повторяю, никто и не помышлялъ: изъ «техниковъ» и «ревизоровъ» прыгали прямо въ командиры, а затѣмъ становились и во главѣ эскадръ.

Логическій результатъ подобнаго порядка вещей, естественно, и сказался въ первой-же морской войнѣ.

Вотъ что находимъ мы въ «Морской справочной книжкѣ», какъ резюмэ дѣйствій нашего флота въ борьбѣ съ японцами

«Про офицерскій и командный персоналъ нельзя сказать, чтобы онъ былъ худо подобранъ-лучшихъ не было. Онъ просто только отражалъ въ себѣ общіе недостатки всего морского сословія, изъ которыхъ главнымъ былъ-недостатокъ военнаго образованія т. е. знакомства съ военной стороной дѣла».

«Нашъ флотъ все время готовился къ войнѣ на Дальнемъ Востокѣ—это вѣдь было собственно даже единственной его серьезной задачей. Однако онъ былъ уничтоженъ японцами шутя, тогда какъ въ борьбѣ съ нашей арміей они изнемогали. Это могло быть только слѣдствіемъ кореннаго недостатка въ личномъ составѣ, недостатокъ котораго коренился именно въ отсутствіи военнаго образованія, понимая это слово въ самомъ обширномъ смыслѣ. Этотъ недостатокъ и создалъ ту обстановку, которая привела къ гибели объ наши эскадры». *)

Теперь вы поняли, к а к ъ „вывернулись“ господа моряки?

*) См. «Морская Справочная книжка» 1906 г.—Приложеніе, стр. 131 и 132.

Итакъ, вслѣдствіе желанія главарей сплоченной касты, среди которыхъ, я опять это повторяю, *всегда было значительное количество инородцевъ*, устроить для себя и своихъ безпечальное житье-нашъ военный, паровой флотъ систематически разрушался, какъ со стороны *матеріальной*-технической его части, такъ и со стороны *духовной*-знаній, взглядовъ и убѣжденій служащихъ на немъ офицерскихъ чиновъ.

Не забудьте при этомъ, что общее прогрессированіе растлѣнія въ нашемъ обществѣ отражалось также и на флотѣ, гдѣ растлѣніе это грозитъ развиться вскорѣ до угрожающихъ размѣровъ, благодаря пріему съ нынѣшняго года *евреевъ* въ Морской Корпусъ.

Но все это казалось еще недостаточнымъ: надо было добить флотъ окончательно. И вотъ, въ 1885—1886 г.г., *ввели морской цензъ*.

Къ этому времени Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ былъ назначенъ И. А. Шестаковъ—честный и очень хорошій, въ свое время морякъ, но отсутствовавшій изъ жизни флота лѣтъ 20 и про свое назначеніе говорившій: «дали бѣлкѣ орѣхи, когда у той и зубовъ не осталось».

Въ помощники ему, по должности Начальника Главнаго Морского Штаба, попалъ И. М. Чихачевъ, хотя и носившій адмиральскій мундиръ, но не одинъ десятокъ лѣтъ красовавшійся въ немъ въ должности директора-распорядителя Русскаго О-ва Пароходства и Торговли, гдѣ онъ заслужилъ горячую признательность акціонеровъ и не менѣе горячую ненависть служащихъ пароходства.

Свои торгашескіе взгляды человѣкъ этотъ началъ проводить и въ военномъ флотѣ, пользуясь податливостью морского министра и другими аргументами, которые въ свое время назоветъ историкъ флота.

Хотя въ значительной степени и зараженный предразсудками «обязательно-флотскаго» властованія, но вмѣстѣ съ тѣмъ просвѣщенный и понимающій требованія военно-морского дѣла адмиралъ-Великій Князь Константинъ Николаевичъ—писалъ въ свое время Государю, умоляя Его не вводить морской цензъ, который «обратитъ флотъ въ скверную лавочку». Но... голосъ его не былъ услышанъ, такъ какъ Императора убѣдили въ высокой полезности вводимой мѣры.

И внѣдрилась „мелочная лавочка“ въ россійскій флотъ.

И побѣжало изъ него тогда в с е, что только могло убѣжать. Оставались лишь слабовольные, безпринципные, легкомысленные, или такіе, которыхъ, что называется, «среда заѣла».

Интересъ къ службѣ пропалъ окончательно и всѣ «зацензовали». *Какъ* стали понимать тогда службу, иллюстрируетъ подача, *среди плаванія*, однимъ изъ офицеровъ рапорта слѣдующаго содержанія:

«Окончивъ сего числа цензъ, честь имѣю просить о списаніи меня въ наличіе экипажа».

Надувательство, непотизмъ, пѣнкосниманіе, поражающее легкомысліе, отрицаніе самой элементарной товарищеской этики, начальственная разнузданность, проникновеніе на отвѣтственные посты всякихъ бездарностей и недоучекъ-все это явилось послѣдствіемъ допущенія торгаша къ дѣлу государственной обороны.

«Надъ всею службой морскихъ офицеровъ тяжелою тучей нависъ несчастный законъ о морскомъ цензѣ, вредный отчасти и по положеннымъ въ основу его идеямъ, но главнымъ образомъ, прямо преступный по тому способу, какъ его примѣняли на практикѣ», говоритъ Н. Л. Кладо въ предисловіи къ упоминаемой выше, книгѣ капитана 2-го ранга А. Г. Витте.

Подъ вліяніемъ этого «преступнаго» закона быстро сталъ угасать «духъ» во флотѣ, гдѣ «брюхо» заслонило все.

Кромѣ общаго зла-обезличенія офицерскаго состава подведеніемъ всѣхъ подъ одну мѣрку, цензъ оказался еще и *спеціально зловреднымъ* въ томъ именно смыслѣ, что представлялъ легализованное средство для культивированія въ офицерскомъ составѣ и среди высшей морской власти элементовъ наиболѣе отрицательныхъ съ точки зрѣнія *пользы Россіи и ея флота.*

Дѣло въ томъ, что во флотѣ русскомъ, помимо кардинальнаго дѣленія на „флотскихъ“ и „бѣлопогонниковъ“, существуетъ еще, въ смыслѣ использованія благъ службы, и подраздѣленіе самой „флотской“ среды на три категоріи: *инородцы, дѣти морскихъ семей и посторонніе.*

Первая категорія понятна безъ поясненій. Ко второй принадлежатъ лица, въ семьяхъ которыхъ флотскій мундиръ является традиціонно-наслѣдственнымъ, восходя иногда до временъ начала флота. Къ „постороннимъ“ относятся флот-

скіе офицеры, не принадлежащіе къ двумъ первымъ категоріямъ.

Для лицъ первыхъ двухъ категорій *теченіе службы является вполнѣ обезпеченнымъ*: они, поступая въ Морской Корпусъ, знаютъ уже твердо, что умрутъ адмиралами, если Богъ вѣку пошлетъ, да не натворятъ они ужъ очень чего нибудь зазорнаго.

Обезпеченіе службы для „инородцевъ“ обусловливается той сплоченностью, которая отличаетъ вообще иноземныхъ подданныхъ Россійской Имперіи и благодаря которой у насъ цѣлыя иной разъ вѣдомства оказываются засиженными инородцами.

Не минула чаша сія и флота русскаго. Возьмите списокъ флотскихъ офицеровъ, особенно за послѣдніе годы, и вы увидите, что если въ спискѣ этомъ число инородцевъ принять для оберъ-офицеровъ за 1, то для штабъ-офицеровъ число это выразится черезъ 2—2½, а для адмираловъ 3—4. А какъ благопріятно складывается служба для „флотскихъ офицеровъ иноземнаго происхожденія“, видно хотя бы изъ того, что *русскій* адмиралъ Небогатовъ уже несетъ наказаніе за свои дѣянія, а объ судѣ надъ *шведскимъ* адмираломъ Энквистомъ, самовольно покинувшемъ поле сраженія съ тремя крейсерами и четырьмя миноносцами, до сихъ поръ что-то и не слышно.

Обезпеченіе службы для „дѣтей морскихъ семей“ обусловливается общимъ знакомствомъ, дружбою, родствомъ и свойствомъ этихъ семей между собою. А вѣдь еще Фамусовъ говаривалъ: „ну какъ не порадѣть родному человѣчку?“

Натурально, твердо увѣренные въ безмятежномъ теченіи своей службы, лица названныхъ двухъ категорій никогда и не считали нужнымъ учиться чему нибудь усиленно или служить какъ нибудь истово. А не забудьте, что офицеры этихъ двухъ градацій составляли и составляютъ наибольшій процентъ всего нашего морского офицерства.

Если чему нибудь и учились, если и работали на службѣ, то это единственно и исключительно флотскіе офицеры третьей категоріи—„посторонніе“. Люди эти, выбравшіе морскую службу большею частью по призванію и должны были трудиться на ней изо всѣхъ силъ, ибо только трудъ и солидное знаніе дѣла и давали имъ возможность урывать

хоть крохи изъ тѣхъ благъ, которыми широко пользовались флотскіе офицеры первыхъ двухъ категорій въ силу иноземной и семейственной сплоченности.

До чего трудно было этимъ „постороннимъ“ въ нашемъ флотѣ, наглядным примѣромъ служитъ покойный С. О. Макаровъ, котораго, уже заграницей прославленнаго адмирала, называли не иначе, какъ „шпигатникомъ“ наши „флотскіе офицеры синей крови“; котораго всегда затирали и замалчивали сколько было силъ и который такъ бы и умеръ командиромъ Кронштадтскаго порта, если бы буквально не вытребовалъ себѣ назначеніе въ Портъ-Артуръ.

Получивъ назначеніе въ ночь на 9-е февраля, Степанъ Осиповичъ раннимъ утромъ причастился у отца Іоанна Кронштадскаго, отслужившаго затѣмъ, сейчасъ же послѣ ранней обѣдни, и напутственный молебенъ на квартирѣ адмирала, *немедленно послѣ молебна и помчавшагося въ Портъ-Артуръ*, куда онъ и прибылъ на 15-й день.

Такъ служилъ Россіи адмиралъ „изъ постороннихъ“, даже не дворянинъ по происхожденію, за что его особенно и травили потомственно-дворянскіе морскіе круги.

Экстренно же назначенный, послѣ гибели Макарова, адмиралъ изъ „дѣтей морской семьи“, сначала поѣхалъ изъ Петербурга въ Севастополь проститься съ „братцами“ и устраивать семейныя дѣла, а затѣмъ предпринялъ паломничество чуть не ко всѣмъ мощамъ и чудотворнымъ иконамъ Россійской Имперіи, гдѣ и пребывалъ въ горячей молитвѣ, пока окончательно не отрѣзали японцы Портъ-Артуръ, послѣ чего богомольный *Командующій Тихоокеанскимъ флотомъ* и устроился комфортабельно въ женской гимназіи Владивостока, откуда и „приказывалъ“ выходить въ море крейсерамъ, за подвиги которыхъ и получалъ призовыя деньги въ наибольшемъ размѣрѣ противъ всѣхъ тѣхъ, кто дѣйствительно жизнью рисковалъ, захватывая непріятельскіе призы.

Зато это былъ „нашъ“, а не какой нибудь „шпигатникъ“!

Къ великому горю и несчастью Россіи не привелъ Богъ проявить Степану Осиповичу всѣхъ тѣхъ его талантовъ просвѣщеннаго моряка и боевого флотоводца, которые онъ, съ юныхъ чиновъ поставившій себѣ девизомъ „помни войну“,

все время тщательно развивалъ въ себѣ въ надеждѣ полностью отдать ихъ, когда прійдетъ часъ, такъ горячо имъ любимой Родинѣ.

Но... не суждено было! Погибъ Макаровъ и, вотъ злая иронія судьбы, погибъ именно на броненосцѣ, *вздорность* которыхъ онъ всегда усиленно доказывалъ, особенно напирая на склонность этихъ абсурдныхъ посудинъ *легко переворачиваться при незначительной сравнительно пробоинѣ*, что Макаровъ наглядно и демонстрировалъ въ Петербургѣ на моделяхъ, послѣ гибели англійскаго броненосца „Victoria", протараненнаго во время маневровъ сотоварищемъ по эскадрѣ.

А кого Россія потеряла въ Макаровѣ, видно хотя бы изъ слѣдующихъ строкъ:

„Съ прибытіемъ адмирала Макарова (въ Портъ-Артуръ) эскадра ожила... Онъ поднялъ было сильно упавшій духъ личнаго состава. Это былъ начальникъ, въ котораго вѣрили, энергія котораго увлекала всѣхъ, военныя знанія котораго проявлялись во всемъ, какъ въ крупномъ, такъ и въ мелочахъ. Съ нимъ воскресла надежда на успѣхъ" *.

И такого человѣка усиленно затирало высшее морское начальство—этотъ конгломератъ изъ «инородцевъ» и «дѣтей морскихъ семей».

Цензъ и предоставилъ полнѣйшую возможность къ такому «затиранію». Кого хотѣли «продвинуть», того усиленно назначали въ плаваніе; кого хотѣли «затереть»—не давали выплавывать ценза и увольняли въ отставку по предѣльному возрасту.

А, такъ какъ начальство «продвигало» все *своихъ* т. е. «инородцевъ» и «дѣтей морскихъ семей», то и, понятно, что всею тяжестью ценза и хватили именно по самой способной, самой дѣльной, самой необходимой для Россіи корпораціи флотскихъ офицеровъ, которыхъ я выше назвалъ «посторонними», отфильтровывая на ихъ счетъ господъ, которымъ дальнѣйшее теченіе службы было уже напередъ обезпечено и которые пріобрѣтали поэтому полную возможность пальцемъ о палецъ не ударить въ смыслѣ *дѣйствительнаго служенія*.

*) См. «Морская справочная книжка», 1906 г. Приложеніе, стр. 28—29.

Ну и побѣжали изъ флота всѣ, въ комъ хоть немного была «душа жива».

Бѣгство это приняло, наконецъ, такіе размѣры, что въ самой важнѣйшей для Россіи эскадрѣ-Тихоокеанской—не хватало напр., въ 1902 году, до комплекта:

флотскихъ офицеровъ . . . до 37% максимумъ
инженеръ-механиковъ . . . » 29,4% »

Но это отнюдь не смущало начальства, говорившаго: «понадобятся—на рынкѣ найдемъ сколько угодно».

И дѣйствительно. Грянула война и потащили народъ съ «рынка», цинично обманывая Царя и Россію, что идущія подъ японца суда «укомплектованы полностью».

Брали изъ отставки и запаса людей уже и позабывшихъ, что такое военное судно; нанимали изъ коммерческаго флота, наряжая ихъ въ форму «прапорщиковъ» и совершенно не желая считаться съ тѣмъ, что эти прапорщики являются прямо балластомъ въ военно-боевомъ смыслѣ. Что это была за публика, какъ они знали свое дѣло, Россія узнаетъ, когда дождется, наконецъ, нелицепріятнаго, гласнаго суда надъ всѣми причастными къ позорной гибели нашего флота.

Набрали народъ съ борку и сосенки; посадили его на какія-то фикціи вмѣсто боевыхъ судовъ; дали имъ въ флагманы отставного болгарскаго министра съ двумя инородцами и пошла эта армада „утверждать господство наше на водахъ Дальняго Востока".

А сіятельные и превосходительные «могильщики флота» остались преспокойно въ Петербургѣ ожидать, что изъ всего этого выйдетъ.

Вышло то, что логически и должно было случиться. Въ кровавомъ апофеозѣ повальной безграмотности похоронила Россія свой многомилліонный флотъ, да и позора наглоталась достаточно.

Но было и отрадное въ Цусимскомъ ужасѣ.

Духовно искалѣченные, ничему путемъ не наученные, полгода затѣмъ нравственно терзаемые, въ суда свои и вождей нисколько не вѣрившіе—пришли они подъ Цусиму умирать.

И какъ-же они умирали!

Исчезло тогда все: пропали «флотскіе» и «механики», не

было „офицеровъ“ и „матросовъ“ —*остались русскіе люди*, въ душахъ которыхъ яркимъ пламенемъ загорѣлась та „искра Божія“, которую столь усердно старалось гасить попечительное начальство. Эта „искра Божія“ *инстинктивная любовь русскаго человѣка къ своей Россіи*—разгорѣвшись въ пламень, мгновенно испепелила всякую скверну, оставивъ лишь чистое, высокое желаніе: *отстоять, во что-бы то ни стало отстоять свою Россію.*

И они отстаивали!

Еслибы во главѣ эскадры вмѣсто Рожественскаго—этого изжившагося сухого карьериста, притомъ полнѣйшаго неуча въ своемъ ремеслѣ, стоялъ, хотя-бы и такой-же неучъ, но человѣкъ съ русской душою—результатъ подъ Цусимой былъ-бы другой.

Этотъ „неучъ съ русской душою“, нарвавшись на японцевъ такъ неожиданно, какъ налетѣлъ на нихъ Рожественскій, не сталъ-бы выдѣлывать тѣхъ глупостей, какія творилъ тотъ. Онъ немедленно поднялъ-бы сигналъ: „сражаться по способности“ и... *полетѣлъ-бы на врага.*

Русскіе люди на остальныхъ судахъ мигомъ поняли-бы въ чемъ дѣло. Механики подняли бы пары въ котлахъ до предѣловъ возможнаго и каждый корабль пошелъ-бы на ближайшаго японца.

Грудь съ грудью схватились-бы наши корабли съ вражескими—произошла-бы общая свалка, гдѣ исчезло-бы техническое преимущество японскихъ судовъ надъ нашими, биткомъ набитыми людьми, *рѣшившимися умереть*: а вѣдь *страшенъ* идущій на смерть человѣкъ.

И обиднѣе всего то, что вѣдь сами японцы подавали прекрасный поводъ разрѣшить дѣло именно такимъ образомъ.

Вотъ что по этому поводу говорится въ „Морской Справочной Книжкѣ“:

« . . . тутъ помогли сами японцы—они сами давали прекрасный случай для сближенія и для обращенія боя въ общую свалку, въ наивыгоднѣйшій для русскихъ моментъ—въ самомъ началѣ боя» *).

И далѣе подробно поясняется, въ чемъ состоялъ „прекрасный случай“ и какъ имъ можно было воспользоваться.

*) См. «Морская Справочная книжка» 1906 г. Приложеніе.—Стр. 99.

«Бой не могъ не обратиться въ общую безпорядочную свалку», говорится тамъ-же далѣе, «въ которой могли быть пущены въ ходъ мины и даже случайно таранъ... Страшно пострадали-бы при такой схваткѣ грудь съ грудью русскіе корабли, но нельзя себѣ представить, чтобы цѣлыми изъ нея вышли и японцы *).

Гнусныя силы, толкнувшія Россію на войну, предусмотрительно позаботились, чтобы ничего, кромѣ позора не знала Россія про сыновъ своихъ, бившихся съ японцами. Позаботились объ этомъ и въ отношеніи флота.

Поэтому нашъ долгъ по крупицамъ собрать истину, торопясь это сдѣлать, пока еще не поздно. И, когда истина эта будетъ, наконецъ, добыта; когда передъ Россіей обрисуется вѣрная картина того, *что* происходило на судахъ, которыя лежатъ теперь на днѣ Цусимскаго пролива –тогда въ умиленіи склонится Русь передъ тѣнями сыновъ своихъ, *за чужую вину* вѣнчавшихся столь жестокою смертью.

Оцѣните-же величіе духа этихъ людей, хотя-бы по такому факту.

Адмиралъ со штабомъ *бѣжитъ* съ своего корабля, на которомъ уголка нѣтъ, гдѣ не справила-бы смерть своего пира; бѣжитъ съ судна, которое искалѣченное, почти лишенное всякаго движенія, все горитъ и медленно утопаетъ... Заботливо переправивъ на миноносецъ Рожественскаго съ его приспѣшниками, остается на броненосцѣ кучка перераненныхъ матросовъ, съ тремя ранеными офицерами --*лейтенантомъ Богдановымъ*, *лейтенантомъ Вырубовымъ* и *прапорщикомъ Курсель*; остается, *не желая покидать своего судна* и криками „ура“ провожаетъ отваливающій миноносецъ. Миноносецъ скрывается, наконецъ, и они остаются *одни*, одни на всемъ видимомъ пространствѣ моря. Но вотъ темнѣетъ и появляются снова враги, начинающіе въ буквальномъ смыслѣ слова, разстрѣливать минами и безъ того гибнущаго „Суворова“. *Сознательно на немъ оставшіеся*, по показаніямъ самихъ-же японцевъ, отстрѣливались изъ единственной уцѣлѣвшей маленькой пушки, пока не исчезъ подъ водой броненосецъ.

А, развѣ это единственный фактъ?

---

*) Тамъ-же Стр. 101.

Вотъ въ возможности существованія фактовъ этихъ и кроется духовное возрожденіе нашего флота.

Еще въ началѣ войны можно было читать перепечатки изъ японскихъ газетъ, въ которыхъ говорилось, что «въ Россіи послѣ неудачной войны вспыхнетъ революція».

Вотъ эту *связь* революціи съ неудачной войной наглядно, между прочимъ, и демонстрируютъ, и доднесь непрекращающіеся, *матросскіе бунты*, волной проходящіе черезъ весь нашъ уцѣлѣвшій отъ погрома флотъ.

Сюрпризомъ бунты эти явились лишь для непосвященныхъ, да для близорукаго морского начальства; наивно полагавшаго, что, если ему удается *скрывать истичу* отъ русскаго общества, совершенно не интересующагося жизнью флота, то, значитъ, съ истиной этой можно и не считаться.

Всѣ-же, болѣе, или менѣе вдумчиво наблюдавшіе жизнь нашего флота, особенно со времени введенія морского ценза, всегда были подготовлены къ бурному движенію въ матросской средѣ, являющемуся ничѣмъ инымъ, какъ вполнѣ логическимъ послѣдствіемъ всего бытового уклада жизни нашего морского воинства, уклада, съ которымъ я выше и старался познакомить васъ, хотя и въ крупныхъ чертахъ.

Въ эпоху паруснаго и начала парового флота были жестокіе нравы: матросовъ драли, драли не на животъ, а на смерть. Зуботычины, оплеухи, «вознагражденія по шеѣ» и т. п. воздѣйствія считались обыденными пустяками, а традиціонный «линекъ» составлялъ необходимую принадлежность унтеръ-офицерскаго званія. Тогда матросъ былъ такъ загипнотизированъ «правомъ» начальства въ любой моментъ спускать съ него шкуру, что, летя съ реи, ухватывался за первую попавшуюся веревку, чтобы не грохнуться на палубу, гдѣ его ожидало *«запорю на смерть!»* догадливо обѣщанное ему командиромъ во время полета.

Кажется, что, при подобной обстановкѣ, не должны были-бы переводиться разнаго рода возмущенія командъ. Но, что-то не запомнятъ, хотя-бы старые черноморцы какихъ либо бунтовъ у себя на судахъ. Единичныя недоразумѣнія бывали у тѣхъ «генералъ-арестантовъ», съ типомъ которыхъ познакомилъ публику покойный К. М. Станюковичъ. Но *мятежей*, да еще съ варварскимъ избіеніемъ своихъ офицеровъ—никогда. А почему?

А потому, во-первыхъ, что тогда нижній чинъ былъ грубѣе, съ пеленокъ привыкая къ приниженію себя передъ „бариномъ“. А, во-вторыхъ, команда *уважала* своихъ офицеровъ, видя въ нихъ *личностей, гораздо себя высшихъ по профессіональнымъ знаніямъ.*

Старый матросъ у себя на кораблѣ каждый моментъ воочію убѣждался, что любой изъ его офицеровъ (за весьма немногими исключеніями) есть «орелъ» и «дока» по своему дѣлу, такой мастеръ, до котораго ему, матросу —никогда не доскакать, сколько-бы онъ не старался.

Это-то уваженіе, это-то невольное преклоненіе передъ *доказаннымъ знаніемъ*, соединенное съ вышеупомянутой интеллектуальной грубостью матроса и облекало офицера въ глазахъ нижняго чина ореоломъ особаго могущества, въ силу котораго порка, зуботычины и т. п. подробности теряли свою окраску, *озлобляющую человѣческую душу.*

Короче говоря, тогдашній матросъ былъ *рабъ*, рабъ физическій, а, главное, духовный, причемъ интенсивности этого духовнаго «рабствованія» помогало еще сознаніе *крупности* офицерской личности: матросъ былъ твердо увѣренъ, что ужъ его офицеръ «никогда не сдастъ». И, дѣйствительно, не «сдавали»: подвиги Казарскаго, Ильина, все Севастопольское «сидѣніе» тому доказательства, не говоря ужъ о такихъ случаяхъ, когда, во время какого-нибудь адскаго шторма, единственно лишь находчивость и знанія командира и офицерскаго состава выручали, готовый погибнуть, корабль.

Съ освобожденіемъ крестьянъ, со введеніемъ всеобщей (и притомъ краткосрочной) воинской повинности и съ переходомъ судовъ на исключительно механическое оборудованіе— составъ судовыхъ командъ рѣзко измѣнился въ смыслѣ оцѣнки собственной личности Здѣсь помогла еще и *школа*, которую проходитъ теперь каждый матросъ-спеціалистъ современнаго корабля, (а такіе спеціалисты—почти вся команда). Какъ повидимому не узко-профессіональна подобная школа, но, однако, уже въ силу одного гимнастированія ума, она значительно расширяетъ кругозоръ матроса, который, прочитывая потомъ, попадающіяся ему газеты и книжки, бесѣдуя съ товарищами (среди которыхъ встрѣчаются теперь и бывшіе гимназисты) и знакомыми, матросъ начи-

наетъ понимать уже многое изъ того, что и не снилось его коллегѣ какихъ нибудь 50-хъ годовъ.

При указанныхъ обстоятельствахъ самосознаніе и самоуваженіе матроса значительно повысились и онъ уже не такъ сталъ реагировать на всѣ проявленія офицерскаго произвола, какъ было ранѣе: относясь къ нему по наружности безразлично, онъ всю горечь обиды сталъ прятать *вглубь, годами* (преемственно отъ контингента одного срока службы до другаго) накапливая въ себѣ раздраженіе и недовольство.

Офицерство-же, продолжавшее близоруко воспитываться въ старыхъ «барственныхъ» традиціяхъ, по старому смотрѣло на матроса, какъ на обязательно покорное «быдло», совершенно не замѣчая (или не желая замѣчать), что теперешній матросъ въ силу условій современной службы, сталъ полуинтеллигентомъ и началъ *разсуждать* т. е. понимать, между прочимъ, какъ дѣйствительную роль свою на суднѣ, такъ и то, что *сильно выѣзжаетъ нынѣшнее офицерство на матросской башкѣ,* не ахти какъ само мудрое въ томъ, что на современномъ кораблѣ понаставлено.

Какъ видите, матросы въ данномъ случаѣ вполнѣ вѣрно разгадали тотъ скрытый смыслъ «выворачиванія» заправилъ морского вѣдомства, въ силу котораго, какъ пояснено было выше, не желая поступаться, *во благо Россіи,* своимъ «панствованіемъ» на судахъ, рѣшили уничтожить «бѣлопогонниковъ», передавъ ихъ функціи нижнимъ чинамъ которые «не посмѣютъ своевольничать».

А, что функціи были *дѣйствительно* переданы, удостовѣряетъ печатно (въ августовской книжкѣ «Морского Сборника за этотъ годъ) одинъ изъ флотскихъ офицеровъ капитанъ 2-го ранга А. А. Реммертъ, говорящій: «мы, военные, стремимся двигать науку, а практическое ея примѣненіе поручаемъ нижнимъ чинамъ». *):

Понявъ-же это, матросъ и рѣшилъ, что теперешній офицеръ„ лишь здорово гораздъ ругаться, да въ морду тыкать", а насчетъ службы слабъ довольно и безъ него, матроса, не много на суднѣ подѣлаетъ. Это убѣжденіе въ матросѣ усиленно культивировали и «цензовые» офицеры-бѣлоручки,

*) См. «Неофиціальный Отдѣлъ»—Стр. 28. (№ 8—1907 г.).

особенно „спеціалисты“, съ желтыми и бѣлыми погонами, въ большинствѣ случаевъ буквально безпомощныя дѣти на суднѣ безъ соотвѣтственно приспособленныхъ нижнихъ чиновъ—*истинныхъ хозяевъ* того дѣла, вѣдать которое призваны офицеры.

А, что нынѣшніе матросы дѣйствительно правоспособны *самостоятельно* управиться съ современнымъ кораблемъ—лучшимъ доказательствомъ служатъ плаванія «Потемкина» и «Памяти Азова» и бомбардировка Владивостока миноносцемъ «Скорый».

Выѣзжаніе на матросской башкѣ и отсутствіе профессіональнаго самолюбія пустило такіе глубокіе корни въ офицерствѣ, что никому не казался прямо позорнымъ для „начальническаго“ престижа, напр., фактъ фигурированія машиннаго унтеръ-офицера въ роли единственно-компетентнаго спеціалиста по газолиновымъ двигателямъ въ „офицерской“ комиссіи, занятой у насъ, въ 1904 г. въ Петербургѣ постройкой подводныхъ лодокъ. Ну какъ, скажите по совѣсти, можетъ смотрѣть подобный нижній чинъ на офицеровъ-строителей и командировъ лодокъ, лишь недоумѣло хлопающихъ глазами при работѣ мотора, у котораго онъ чувствуетъ себя, какъ дома? Или *какъ* переварить подобный нижній чинъ командирскую зуботычину, или ругательство, особенно въ пылу горячей работы?

Въ 1904 году мнѣ довелось, присутствуя при подъемѣ затонувшей подводной лодки, слышать разговоры нижнихъ чиновъ объ этомъ событіи и истинныхъ виновникахъ его, особенно усилившіеся, когда стали доставать изъ лодки скорчившіеся, обожженные трупы 24-хъ матросовъ.

Въ разговорахъ этихъ красной нитью вырисовывались такая *жестокая ненависть*, такое *безпощадное презрѣніе* къ «ихъ благородіямъ», что вчужѣ просто больно и страшно становилось за офицерское званіе и начальническій престижъ, поруганные и втоптанные буквально въ грязь по причинѣ близорукой безпечности и лѣни тѣхъ, на совѣсти которыхъ лежала обязанность высоко держать офицерское знамя, особенно въ военное время.

А, вѣдь, въ положеніи, подобномъ обрисованному, частенько находились офицеры на большинствѣ судовъ.

Чѣмъ-же, скажите пожалуйста, могли они импонировать

своей командѣ такъ, какъ выполняли это старые офицеры-парусники? Исключительно *кулакомъ*-олицетворителемъ превратнаго понятія о дисциплинѣ? Такъ, вѣдь, матросскихъ кулаковъ на теперешнемъ кораблѣ, минимумъ, въ двадцать разъ болѣе, что и иллюстрировалъ хотя-бы инцидентъ на «Потемкинѣ», достаточно, кажется, рельефно показавшій непрочность этой прерогативы начальническаго воздѣйствія.

Если-бы, плохо управляясь съ техническими подробностями службы, офицерство хоть стого относилось къ тому, что требуютъ логика, присяга и различные уставы во имя этой службы. Но... цѣпь событій послѣдняго времени даже и не внимательнымъ показала, что и этого нѣтъ: цензъ, обратившій флотъ нашъ въ скверную лавочку, развратилъ офицерскіе кадры до того, что отъ адмирала до самаго зеленаго мичмана, или подпоручика—всѣ стали относиться къ службѣ «съ кондачка», выколачивая изъ нея лишь личную себѣ благостыню.

И подобное «служеніе» проходилось, вѣдь, на глазахъ нижнихъ чиновъ, да еще и иллюстрировалось разговорами въ каютъ-кампаніяхъ и дежурныхъ комнатахъ, гдѣ всегда присутствуютъ матросы (въ качествѣ вѣстовыхъ, разсыльныхъ и т. п.), передающіе слышанное своимъ товарищамъ въ палубахъ и казармахъ. До чего въ этомъ смыслѣ доходило дѣло, поясняетъ, лично мною слышанное, разсужденіе одного офицера, во время обѣда, въ присутствіи командира, Офицеръ этотъ, обсуждая прорывъ миноносцевъ изъ Портъ-Артура со знаменами и георгіевскими трубами, возмущался «глупостью» рисковать судномъ и людьми «изъ-за какихъ-то тряпокъ и дудокъ», которыхъ можно потомъ завести. сколько хотите. И э т о слышали матросы, наблюдавшіе, что командиръ оставался совершенно безучастнымъ къ подобному кощунству. Не забудьте, что судно, на которомъ считались возможными такіе разговоры, само собиралось идти на войну въ отрядѣ Небогатова.

Цензъ, представившій самое благодарное поприще отчаянному непотизму и неразборчивымъ протекціоннымъ вліяніямъ, обусловилъ въ глазахъ нижнихъ чиновъ полную безнаказанность ихъ начальниковъ, чтобы, хотя и самое позорное съ матросской точки зрѣнія, эти начальники не совер-

шали. Ну и выработалось матросское убѣжденіе, что *«начальству нынче все можно— надъ нами зато измываются»*.

Дѣло ухудшило еще обстоятельство, начавшее укореняться въ нашемъ флотѣ, какъ вслѣдствіе причинъ, указанныхъ Н. Л. Кладо въ № 10525 «Новаго Времени», такъ и въ силу общей разнузданности начальства (въ расчетѣ на безнаказанность), махровымъ цвѣтомъ разросшейся за послѣднее время. Благодаря существованію этого обстоятельства и создалась почва для „щей съ червями“ и т. п. подробностей, которыя съ удовольствіемъ расписывали потомъ жидки въ своихъ газетахъ.

За весьма рѣдкими исключеніями и говорить не приходится о какой-либо «душевности» въ отношеніяхъ офицеровъ къ матросамъ: *гастролируя*, въ силу условій ценза, по судамъ, офицерство и физіономій-то своихъ подчиненныхъ не имѣетъ времени запомнить, а не то, чтобы успѣть сживаться съ ними, привязаться къ нимъ, какъ къ своимъ сотрудникамъ по тяжелой работѣ и *полюбить* ихъ, наконецъ, ибо, господа, чиста душа нашего матроса и много заключаетъ въ себѣ той «искры Божіей», о которой повѣдалъ намъ Достоевскій и которая такимъ яркимъ пламенемъ горѣла за послѣднюю войну вездѣ, гдѣ-бы не приходилось русскому матросу *стоять за Россію*. На одномъ изъ крейсеровъ, во время боя 1-го августа 1904 г. старшему комендору у орудія оторвало обѣ ноги—приподнявшись на рукахъ, онъ докомандовалъ, что надо для выстрѣла и... умеръ. И подобныхъ примѣровъ я могъ-бы насчитать вамъ не одинъ десятокъ.

А чего стоятъ тѣ два «неизвѣстныхъ матроса», которые 26 февраля 1904 года, заперлись въ машинномъ отдѣленіи миноносца «Стерегущій», открыли тамъ кингстоны и *утопили себя вмѣстѣ съ миноносцемъ*, чтобы не отдавать его во вражьи руки?

Надо было лишь *захотѣть не гасить эту искру*. А «гасильниковъ» появилась масса, особенно среди юныхъ выкормковъ различныхъ, якобы, аристократическихъ салоновъ, устремившихся, со введеніемъ ценза, на корабельныя палубы.

Предоставляю судить, какъ благодѣтельно могло вліять все это на дисциплинарную выработку матросовъ и уваженіе ихъ къ своимъ начальникамъ. Ну, гдѣ ужъ тутъ говорить о дисциплинѣ, основанной главнѣйшимъ образомъ на *сознательномъ* подчиненіи начальнику, *дѣйствительно* завѣдую-

щему отдѣльной частью, *на самомъ дѣлѣ строго отвѣчающему,* какъ за порядокъ въ ней, такъ и за всѣ свои распоряженія.

Обратились въ миѳъ завѣдываніе и отвѣтственность, улетучилась и дисциплина, замѣнившись «кулачнымъ правомъ» самой низменной марки и по самымъ противослужебнымъ поводамъ.

И вотъ настала война съ такими ея эпизодами, какъ случившійся 15 мая 1904 г. и вполнѣ констатированный на судѣ: увидя, *двойного* по числу непріятеля, команда миноносца „Бѣдовый" бросилась къ орудіямъ и стала заряжать ихъ, а одинъ изъ офицеровъ началъ ихъ отъ этихъ орудій отгонять, а потомъ принялся спускать кормовой флагъ. Затѣмъ всѣ гг. офицеры, съ начальникомъ эскадры во главѣ отдались на милость командира японскаго миноносца „Сазанами".

И *не одного этого* были свидѣтелями матросы.

А, какъ на нихъ дѣйствовало э т о, могу пояснить я, которому израненные матросы не разъ потомъ разсказывали позорные эпизоды войны, рыдая при этомъ, какъ женщины въ истерикѣ, кляня на чемъ свѣтъ стоитъ этихъ Рожественскихъ, Небогатовыхъ, Стесселей и иныхъ и говоря: «да развѣ у нихъ Бога не было, что они рѣшились на такое дѣло? Говорятъ, что они насъ жалѣли, да мы ихъ развѣ просили насъ жалѣть?»

Что матросовъ до глубины души возмущала всякая сдача, документально подтвердилось и на судѣ по дѣлу миноносца «Бѣдовый», гдѣ выяснилось, что, послѣ сдачи команда, выстроившись во фронтъ, потребовала, черезъ боцмана, командира для объясненій и что офицерамъ „много труда стоило" „успокоить" (какъ они выражались) взволнованныхъ людей.

Вотъ эта-то грязь, а особенно отношеніе власти къ виновникамъ ея разведенія—окончательно и переполнили чашу терпѣнія.

Пришедшему затѣмъ «агитатору», съ его проповѣдью классовой ненависти немного надо было потрудиться, чтобы вызвать и въ матроской средѣ то «освободительное движеніе», которое, вѣдь, есть ничто иное, какъ *утилизироваіе боли*

россійской жидами и ихъ приспѣшниками въ своихъ гнусныхъ цѣляхъ.

Матроскія волненія начались съ эскадры Владивостокскихъ крейсеровъ т. е. съ тѣхъ «Громобоя» и «Россіи», команды которыхъ *«всѣ до одного были герои»*, согласно рапортамъ командировъ и флагмана контръ-адмирала Іессена послѣ боя 1 августа 1904 года. Припомнимъ, что эти-же команды видѣли, какъ въ этомъ бою бросили несчастнаго «Рюрика» и поняли, что его именно *бросили.* Припомнимъ еще, что эти-же команды знали, что именно за бой 1 августа Іессенъ Георгія и назначеніе въ Свиту получилъ. Вспомнимъ, *съ какой злобой на виновниковъ* читаетъ теперь всякій изъ насъ описаніе этого несчастнаго боя и не забудемъ, что современный матросъ не хуже офицера разбирается въ деталяхъ морского дѣла.

Итакъ мятежъ, начавшись съ «поголовно геройской» команды, перебросился потомъ и на остальной флотъ, сначала плавающій, а затѣмъ и береговой.

Смыслъ всѣхъ этихъ мятежей, какъ въ фокусѣ, отразился въ эпопеѣ крейсера «Память Азова».

Въ смутное время послѣ уже нѣсколькихъ вспышекъ матроскихъ волненій, служба на этомъ суднѣ, гдѣ, кромѣ командира, сидѣлъ еще и флагманъ, *Царскій флигель-адъютантъ*, была такъ обставлена, что на суднѣ могли проживать по нѣсколько дней агитаторы и *никто этого изъ начальства не зналъ.* Назначенныя для офицеровъ ружья охранялись такъ внимательно, что офицеры узнали объ отсутствіи изъ нихъ замковъ, лишь тогда, когда изъ этихъ ружей пришлось отбиваться отъ мятежниковъ. Наконецъ, на крейсерѣ, ночью, вспыхиваетъ мятежъ.

Флигель-адъютантъ и командиръ, въ одномъ бѣльѣ, бросаются, по штормъ-трапу, въ катеръ, за ними слѣдуютъ остальные офицеры и вся компанія *удираетъ* съ корабля, преслѣдуемая выстрѣлами взбунтовавшихся матросовъ. Одинъ изъ офицеровъ сбѣжать не успѣваетъ, а потому прячется въ каютъ кампаніи подъ столъ, откуда и наблюдаетъ, какъ убиваютъ мятежники младшаго врача Соколовскаго, перевязывавшаго старшаго офицера. Другіе мятежники варварски расправляются въ машинѣ со старшимъ механикомъ Максимовымъ.

Затѣмъ крейсеръ, *оставшійся исключительно во власти нижнихъ чиновъ*, снимается съ якоря и идетъ въ Ревель; во время перехода 3 кондуктора, съ вѣрною долгу командой, укрощаютъ мятежъ, о чемъ, по прибытіи въ Ревель, и доносятъ сигналомъ по начальству.

Начинается затѣмъ судъ и *попавшихся* (я особенно напираю на это слово) «мятежниковъ» разстрѣливаютъ, а потомъ на крейсеръ возвращаются и господа офицеры.

По окончаніи кампаніи начальникъ отряда производится, *за отличіе*, въ контръ-адмиралы и назначается, въ отдохновеніе отъ пережитыхъ волненій, на спокойное, петербургское мѣсто.

Если къ этому прибавить еще эпизодъ хотя-бы второго кронштадскаго бунта, при которомъ мучительной смертью погибло 3 офицера, *помнившихъ, что они офицеры*, то можно предположить, и не будучи пророкомъ, что при *такомъ* порядкѣ, а въ особенности при *такомъ* разборѣ мятежныхъ дѣлъ и репрессированіи по нимъ—во флотѣ нашемъ лишь останутся офицеры и матросы, съ окончательно подорванными дисциплинарными отношеніями.

Вотъ, *до чего* въ результатѣ можно дойти, когда разсудку и совѣсти вопреки, подчиняютъ государственное благо собственнымъ вожделѣніямъ.

Итакъ, что-же имѣется у насъ въ наличности изъ того трехчленнаго принципа, единственно который и опредѣляетъ надлежащее положеніе боевого флота въ странѣ?

1) *Соотвѣтствіе матерьяльной части флота современному развитію военно-морской боевой техники и содержаніе ея въ постоянной боевой готовности?*

Нѣтъ и при существующей системѣ быть не можетъ.

2) *Надлежащее управленіе, какъ военными судами, такъ и всѣмъ, что до нихъ касается въ смыслѣ побѣды надъ врагомъ, какъ конечной цѣли?*

Не имѣется, такъ какъ принятая система «флотскаго» господствованія положительно не даетъ возможности надлежащимъ образомъ тренироваться будущимъ командирамъ и адмираламъ.

3) *Разумно-патріотическое воспитаніе всѣхъ безъ исключенія чиновъ флота?*

Выше уже была авансомъ констатирована *отрицательная наличность* этого фактора.

Значитъ—*полный нуль* въ смыслѣ соблюденія той тріады, которая, единственно и исключительно обусловливаетъ существованіе боевого флота, какъ *дѣйствительнаго* оружія.

Ну что же, кромѣ «Цусимы», въ матерьяльномъ и нравственномъ смыслѣ, могло явится логическимъ слѣдствіемъ такого порядка вещей?

Разгромъ подъ Цусимой нашего военнаго флота представляетъ такое несчастіе, трагическія послѣдствія котораго для Россіи въ настоящее время и учесть еще невозможно. Между тѣмъ несчастіе это могло быть предотвращено, *такъ какъ оно до мелочей было предвидѣно*, ибо у всѣхъ на глазахъ, изъ года въ годъ, кореннымъ образомъ игнорировалось содержаніе той трехчленной формулы, которая одна лишь и обусловливаетъ раціональность флота.

Я и не говорю о спеціальной, но просмотрите хотя-бы общую прессу за послѣдніе 10 лѣтъ и вы найдете тамъ указанія на постоянное пренебреженіе этой формулой. Но .. предупреждающіе одинокіе голоса потонули въ пучинѣ косности и равнодушія къ судьбамъ Родины и... совершилось несчастіе.

Теперь быстрымъ темпомъ подготовляется новая «Цусима» и опять о подготовкѣ этой предупреждаютъ одинокіе голоса. Неужели опять повторится старая исторія.

Неужели даже члены Государственной Думы, на которыхъ Самъ Царь Русскій манифестомъ отъ 3-го іюня этого года, возложилъ „тяжелую отвѣтственность и святой долгъ пользоваться правами своими на благо и утвержденіе Державы Россійской“, неужели даже они, сердцемъ своимъ Родину любящимъ, не поймутъ, что при томъ порядкѣ вещей, при которомъ до сихъ поръ жилъ Русскій Флотъ, никогда и никакого «блага и утвержденія Державы Россійской» произойти не можетъ.

Неужели даже они, эти избранники истомленнаго народа, на которыхъ измученная и опозоренная Родина возложила быть можетъ *послѣднія* свои надежды—не поймутъ, что они категорически должны отвѣчать: «ни ломаннаго гроша!» на всѣ представленія объ ассигнованіи кредитовъ

на постройку броненосныхъ эскадръ и прочіе пустяки, проектируемые тѣми, кто съ такимъ позоромъ загубилъ уже русскій флотъ.

Ну развѣ это не ясно, что можно выстроить идеальнѣйшія, въ техническомъ смыслѣ эскадры, но, разъ на нихъ будутъ сидѣть люди, къ службѣ на этихъ эскадрахъ совершенно не подготовленные-эскадры эти всегда будутъ имѣть нуль практической цѣнности въ смыслѣ морской обороны государства? Ну развѣ не понятно, что, ранѣе обзаведенія эскадрами, слѣдуетъ заняться *раціональной* подготовной личнаго состава для этихъ эскадръ.

Вотъ на подготовку эту Государственная Дума не должна жалѣть денегъ,ибо каждый рубль, съ толкомъ истраченный на это дѣло, сторицей окупится въ первомъ-же морскомъ бою. Заниматься-же теперь разведеніемъ броненосцевъ-это значитъ: *награждать иностранцевъ русскимъ золотомъ.*

Не слѣдуетъ забывать, что даже судно, выстроенное на русскомъ заводѣ, является поводомъ къ такому благодѣтельствованію инородцевъ. Не говоря о частныхъ русскихъ заводахъ, которые, въ громаднѣйшемъ большинствѣ, ничто иное, какъ замаскированныя, филіальныя отдѣленія иностранныхъ предпріятій, (Напр. „Франко-Русскій“ Заводъ, Путиловскій-состоящій въ „дѣловыхъ“ сношеніяхъ съ заводомъ Шнейдера въ Крезо и др.), но даже и казенные заводы, какъ напр., Балтійскій, заказываютъ заграницей массу судовыхъ частей и даже такихъ крупныхъ, какъ машинные валы и т. п.

Но и помимо абсолютнѣйшей невозможности намъ заниматься судостроительствомъ безъ коренной реформы въ дѣлѣ выработки личнаго состава. и всего управленія Морскимъ Вѣдомствомъ, само это судостроительство, базирующееся на *поражаніи иностранцамъ въ смыслѣ типовъ судовъ*, является безцѣльнымъ, ибо намъ никогда не догнать иностранцевъ. Въ силу сказаннаго и высокосекретная судостроительная программа морского министерства, имѣющая, якобы, при ея осуществленіи, дать Россіи флотъ, равняющійся флоту одной изъ крупнѣйшихъ державъ, является, либо чистѣйшимъ хвастовствомъ, либо продуктомъ оптимизма, основаннаго притомъ на поразительной безграмотности.

Въ самомъ дѣлѣ. Не говоря уже объ Англіи, Америкѣ

и Германіи, технически и въ финансовомъ смыслѣ вполнѣ способныхъ отвѣчать минимумъ двумя на каждый выстроенный нами броненосецъ, можемъ-ли мы тягаться даже съ Японіей, о судостроительной дѣятельности которой, напр. «Морской Сборникъ» говоритъ слѣдующее:

«Японія имѣетъ въ Куре такое адмиралтейство, подобнаго которому нѣтъ больше нигдѣ въ свѣтѣ. Адмиралтейство это оборудовано самыми современными машинами и станками и въ немъ занимается свыше 30000 постоянныхъ рабочихъ, причемъ работы идутъ безпрерывно днемъ и ночью. Японскія морскія власти съ гордостью указываютъ на тотъ фактъ, что броненосецъ „Аки“ (въ 19800 тоннъ, спущенный въ апрѣлѣ этого года) пробылъ въ работѣ на стапелѣ всего лишь 8 мѣсяцевъ, и нельзя не признать, что тутъ дѣйствительно есть чѣмъ гордиться“. *)

Въ настоящее-же время Японія имѣетъ 28 броненосцевъ и крейсеровъ общимъ водоизмѣщеніемъ около 300000 тоннъ, причемъ въ этомъ числѣ не имѣется судна старше 10 лѣтъ.

Далѣе «Морской Сборникъ» говоритъ:

«Главное, на что надѣются для будущаго флота Японіи, это-новыя суда, которыя и будутъ строиться въ такомъ числѣ, каковое только въ состояніи выдержать, хотя и изнемогающіе уже подъ бременемъ налоговъ, но готовые на новыя жертвы плательщики податей, охваченные, какъ и вся нація, чувствомъ самаго пламеннаго патріотизма». **)

Полагаю ясно, что, какъ-бы мы не старались, мы, при тенденціи подражанія, н и к о г д а не будемъ имѣть флота *дѣйствительно грознаго* для враговъ, а получимъ лишь нѣсколько *устарѣвшаго типа* броненосцевъ, которые при слѣдующей войнѣ будутъ преисправно закупорены въ какомъ нибудь портѣ, а затѣмъ, либо очутятся на днѣ, какъ было въ Севастополѣ, Портъ-Артурѣ и Корейскомъ проливѣ, или во вражьихъ рукахъ, какъ то случилось при Цусимѣ.

Пора, наконецъ, трезво и патріотично посмотрѣть на д ѣ л о, а потому и категорически сказать себѣ: «со смертью Петра флотъ у насъ умеръ и теперь намъ приходится заводить его сначала, руководствуясь идеями великаго Преобразователя нашей Родины».

*) См. «Морской Сборникъ» 1907 г. № 9 «Морская хроника».Стр.13.
**) См. «Морской Сборникъ» 1907 г. № 22—«Морская Хроника». Стр. 16.

А, такъ какъ на обзаведеніе это, главнымъ образомъ въ смыслѣ подготовки личнаго состава, отъ адмирала до матроса, требуется время, въ теченіе котораго мы, естесвенно, будемъ оставаться безъ морской обороны, то надо всемѣрно позаботиться объ *оборонѣ сухопутной*, которая, къ слову сказать, всегда единственно и рѣшаетъ судьбу государствъ такой политической структуры, какъ Россія т. е. государствъ компактно-сухопутнаго состава, не имѣющихъ, подобно, напр., Англіи, заморскихъ частей своихъ владѣній.

Поэтому надо не жалѣть денегъ на скорѣйшій, всемѣрный подъемъ нашей арміи, на крѣпости, оборудованіе стратегическихъ путей сообщенія и заселеніе кореннымъ русскимъ элементомъ такихъ нашихъ заброшенныхъ окраинъ, какъ Уссурійская область-вотъ это *дѣйствительно* охранитъ цѣлость государства, на это и слѣдуетъ, не жалѣя тратить силы и средства, пока будетъ вырабатываться достойный Россіи *личный составъ* ея будущаго флота и флота, притомъ, не рабски скопированнаго съ заграничныхъ корабликовъ, а такого, который вполнѣ соотвѣтствовалъ-бы нашимъ географическимъ и политическимъ условіямъ. *)

Всѣ-же ближайше-очередныя заботы относительно флота должны быть направлены на подготовку личнаго состава для этого будущаго, *истинно-русскаго,* флота.

А, будетъ составъ этотъ выработанъ-корабли можно быстро построить: Японія, вѣдь, ни одной соотвѣтственной верфи не имѣя, получила же современнѣйшій флотъ.

Спросятъ, быть можетъ: «какъ-же готовить личный составъ безъ тѣхъ судовъ, на которыхъ составу этому прійдется служить во время войны»?

На это отвѣчу лишь слѣдующее: «для подготовки личнаго состава флота *дѣйствительно Россіи нужнаго,* мы и теперь располагаемъ достаточнымъ количествомъ соотвѣтственныхъ судовъ—*надо лишь умѣло судами этими воспользоваться*»

Выработка-же личнаго, *главное офицерскаго,* состава всегда будетъ имѣть *нуль* практической цѣнности, пока дѣло находится въ рукахъ людей, изъ поколѣнія въ поколѣніе пропитываемыхъ всѣми отрицательными качествами петербург-

*) Выясненіе *идеи* такого флота и будетъ служить темой одного изъ послѣдующихъ докладовъ.

скаго періода нашей исторіи. Если вы смѣните адмирала Иванова, или Шмерца и посадите Степанова, или Копонена—дѣло отъ этого ни на шагъ впередъ не подвинется, ибо адмиралъ Степановъ и адмиралъ Копоненъ будутъ прежде всего «*адмиралы*» т. е. люди насквозь пропитанные традиціями своей касты, зловреднѣйшее значеніе которыхъ для Россіи и прогресса ея флота я вамъ и старался выяснить. При этомъ не забудьте, что такіе *русскіе* адмиралы, какъ господа Шмерцы и Копонены, могутъ весьма легко оказаться сепаратистами и скрытыми массонами, *сознательно* ничего не желающими предпринимать для *дѣйствительнаго* блага русскаго флота.

Могутъ возразить, что не обязательно брать реформатора непремѣнно изъ адмираловъ, когда можно найти подходящаго человѣка и изъ другихъ чиновъ «флотской» корпораціи.

Увы! Справедливость этого возраженія *документально*, вотъ ужъ третій годъ, ежемѣсячно подрывается самими-же представителями этихъ чиновъ.

Дѣло въ томъ, что верхи морской власти всегда были тонкими психологами и большими житейскими практиками. Поэтому они и знаютъ, что русскій человѣкъ отходчивъ—дай лишь ему отругаться всласть и что крыловское „*а Васька слушаетъ, да ѣстъ*“ всегда вознаграждаетъ людей, умѣющихъ во время позволить поплевать на себя немножко.

И они.... *позволили*. Со вступленіемъ вице-адмирала Бирилева въ управленіе Морскимъ Министерствомъ страницы „Морского Сборника“ широко открылись для всякаго рода „разоблаченій“, „оплеваній“ и. т. п. литературныхъ упражненій на тему «кающійся дворянинъ», бывшую у насъ столь модной въ 60-хъ годахъ.

«Позволить» можно это было вполнѣ безопасно, такъ какъ «дѣлу обновленія флота» подобное перемываніе грязнаго бѣлья нисколько *помѣшать* не могло, ибо: „Васька слушаетъ, да ѣстъ“; да, кромѣ того и вышеназванная стирка производится вѣдь у себя дома: кто-же у насъ изъ широкой публики читаетъ «Морской Сборникъ».

Изливъ-же желчь и досаду «домашнимъ» образомъ, гг. офицеры успокоятся и... „пойдетъ все у насъ по старому благополучію“.

И они... позволили, принявшись благодушно почитывать, что стали пописывать гг. офицеры изъ наиболѣе ретивыхъ.

Но, какъ авторы, такъ и читатели позабыли, что кромѣ нихъ могутъ найтись въ Россіи и другіе грамотные.

И вотъ передъ этими «грамотными», съ каждой выходящей книжкой журнала, издаваемаго *подъ наблюденіемъ Главнаго Морскаго Штаба*, все полнѣе и полнѣе вырисовывается такая грустная картина, что невольно иной разъ хочется спросить авторовъ: „да гдѣ-же у васъ была совѣсть, если вы, *давно* сознавая все, что теперь печатаете подъ вашими полными фамиліями, служили и работали при такихъ условіяхъ вплоть до Цусимы, послѣ лишь которой вы съ такимъ пафосомъ принялись заниматься самоосуждаемъ?»

Вотъ эти-то именно «писанія», попадающія въ публику съ благословенія Главнаго Морского Штаба, и доказываютъ всякому непредубѣжденному человѣку, что не только адмиралы—*вся* «флотская» среда окончательно мертва въ смыслѣ иниціативы благой для русскаго флота.

Нѣтъ. Не въ этой средѣ должна Россія искать исцѣлителя той болѣзни, что довела до полнѣйшаго паралича нашу «другую руку Потентата».

Если Россія желаетъ имѣть *дѣйствительную* морскую силу, она должна выдвинуть реформаторомъ *«желѣзнаго»* человѣка *со стороны*, который прежде всего не задумался-бы до чиста вымести ту Авгіеву конюшню, которая по недоразумѣнію до сихъ поръ еще продолжаетъ называться Морскимъ Министерствомъ, жестоко вмѣстѣ съ тѣмъ заставивъ расплатиться, за нравственную и матерьяльную гибель русскаго флота тѣхъ, кто въ этомъ повиненъ и кто снова развязно заявляетъ о своей готовности продолжать и далѣе въ томъ-же духѣ: одинъ лишь фактъ этой расплаты послужитъ могучимъ средствомъ нравственнаго оздоровленія флота, *до послѣдней степени растлѣваемаго теперь зрѣлищемъ полнѣйшей безнаказанности за крупнѣйшее государственное преступленіе*, а потому и сильно доступнаго революціонной пропагандѣ.

Виновныхъ найти не трудно: *ихъ знаетъ весь честный флотъ*! И этотъ «**честный флотъ**», жизни своей не щадившій, за Царя и Россію, въ Портъ-Артурѣ и подъ Цусимой, дол-

женъ-же, наконецъ, получить удовлетвореніе въ **безпощадной карѣ** тѣхъ, кто морскую мощь Россійскаго Государства сознательно приносилъ въ жертву своекорыстнымъ вожделѣніямъ.

Затѣмъ этотъ «желѣзный» человѣкъ долженъ изъ, нынѣ существующаго состава, отобрать тѣхъ, которые составятъ *ядро* будущихъ, *достойныхъ Россіи*, «морскихъ» офицеровъ и съ этимъ «ядромъ» начать созидательную работу по возрожденію нашей морской силы. *Остальныхъ-же безъ всякаго сожалѣнія—вонъ!*

«Ядро-же существуетъ: Россіи доказали это Портъ-Артурское сидѣнье, высоко-патріотическіе эпизоды Цусимскаго погрома и тѣ офицеры, которые въ одиночку бросаются теперь на штыки и подъ пули озвѣрѣвшихъ матросовъ, въ крови своей омывая русскій морской мундиръ отъ налипшей на него грязи и жестокими мученіями своими и смертью возстановляя попранную честь Андреевскаго флага *Эти* офицеры въ «Морскомъ Сборникѣ» не пишутъ.

Все-же, что необходимо сдѣлать для того, чтобы у Россіи былъ достойный ея флотъ и морскіе офицеры достойные этого флота—такъ уже назрѣло, такъ опредѣленно выяснилось, что и *придумывать* ничего иного не прійдется—надо лишь это «назрѣвшее» *желѣзной* рукой проводить въ жизнь.

Не ряса дѣлаетъ монаха, да Германія, а въ особенности Франція въ лицѣ Ришельё и Кольбера не разъ доказывали, что не адмиральскій мундиръ творитъ хорошаго морскаго министра. А потому и нечего смущаться, что реформатора нашего флота прійдется брать изъ сторонніхъ людей.

Надо лишь, чтобы этотъ «сторонній» Россію любилъ, а остальное—приложится.

Морской министръ—коренной русскій—не изъ теперешнихъ «флотскихъ»—вотъ, что должно возможно скорѣе лечь во главу угла въ дѣлѣ возрожденія русскаго флота.

Е. Саговскій.

ГОСУДАРСТВ. ПУБЛИЧНАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

Складъ изданія:

1) Въ книжномъ магазинѣ „Новаго Времени“.
2) Въ Русскомъ Собраніи (Троицкая, 13).
3) Въ Императорскомъ О—вѣ Судоходства (Ковенскій пер., 17).
4) Въ Кронштадтѣ: книжный магазинъ Прокофьева.